

sommaire

LE PETIT BONHOMME « GOUTT'D'HUILE » (1) PRESENTE :

Ceux qui travaillent sous le signe ESSO à Montpellier

L'équipe de la région de Montpellier, à l'exception de M. Rostaing, gestionnaire du secteur, de gauche à droite : MM. Lassalle, Chappat, Ganillon, Audibert, Audigé, Serais, Portes et Vernhes.

Sur la carte des divisions Esso Standard, Montpellier représente une région dont dépendent les secteurs de Narbonne, Carcassonne, Rodez, Mende, Millau et Nîmes. Mais sur la carte géographique de France, Montpellier apparaît comme une grande et belle ville ; mieux encore : une capitale. Celle du Languedoc... Ce Languedoc pierreux, aux collines parsemées d'oliviers, où les ruines des Camisards cachent celles des Albigeois, où celles des Goths recouvrent celles des Romains.

A Montpellier, ville de la jeunesse, ville des Facultés, même une « Goutt'd'huile » redevient étudiant ! Surtout en faisant les cent pas tout autour de la place de la Comédie, dite « l'œuf » où déambule deux fois par jour toute la jeunesse estudiantine...

On aimerait être historien, avoir du temps,... de la place. Souvenons-nous : au XIIe siècle, trois grands centres rayonnaient sur le monde : Paris, Bologne et le Mont des Epiciers, aujourd'hui Montpellier. A cette époque, la ville n'était peuplée que de marchands ; mais elle est située sur le chemin des pélerinages vers Saint-Jacques-de-Compostelle. Des juristes de Bologne, des médecins de Salerne et Cordoue, des clercs du pays y ouvrent bientôt des écoles. De ville marchande, Montpellier devient ville savante.

Voici pourquoi Rabelais y étudiera la médecine et y écrira son commentaire d'Hippocrate, pourquoi Pétrarque, avant d'immortaliser Laure, y fera son droit.

D'autres noms viennent à la mémoire... Les rencontres de Paul Valéry avec Pierre Louys et André Gide, etc..., etc...

Le petit bonhomme « Goutt'd'huile » en devient goutte d'encre. Une goutte d'encre qui se transforme bientôt en écriture pour souhaiter la bienvenue, dans l'*Esso Revue* nouvelle formule, à l'équipe Esso Standard de la région de Montpellier.

M. Audigé préfère la mer démontée à celle de Charles Trenet...

M. Audigé est chef de région. Cette région englobe tout le Languedoc, le Roussillon, les départements de l'Hérault, de l'Aude, les Pyrénées-Orientales, la Lozère, l'Aveyron, une partie du Gard, deux cantons dans le Lot et un dans le Cantal ! Ouf !

Aussi, avant d'occuper ce poste, lourd de responsabilité, M. Audigé a fait une longue route depuis son entrée à la Société, le 1er avril 1923, comme comptable au secteur du Havre : en février 1927, il est chef de secteur à Beauvais; en septembre 1929, même affectation, mais au Havre ; en 1931, adjoint à la région de Rouen ; en 1936, adjoint à la région de Marseille ; puis en 1939, chef de groupe à Montpellier, où il est nommé chef de région en 1946.

— Comment s'organise ici votre travail ?

— Nous n'avons pas de dépôt, mais simplement un bureau commercial qui dispose d'un stock d'huile en fûts ou en bidons. Le bureau

(1) *Alias* Esso Revue. *Mais qui lui trouvera donc un nom ?*



M. Audigé, chef de région de Montpellier.

M. Serais aime beaucoup la motocyclette, me dit-il. Comme beaucoup d'autres pères de famille, il rêve de l'abandonner bientôt au profit d'une confortable familiale.

Quant à M. Audibert, son plaisir est de conduire sa famille à la plage de Palavas ; mais le métier de spécialiste pour l'industrie a certaines exigences et il lui arrive de rédiger ses rapports dans sa voiture, alors que sa femme et sa petite fille profitent de la mer et du soleil. Il aime aussi à suivre les matches de football ou rugby, du moins dans les journaux, et à retrouver ses amis de la Société Quervel où il est entré à Marseille en 1924.

Ce grand garcon aux cheveux en brosse, au visage d'enfant, et qui cherche à allumer une pipe avec un briquet qu'il ne retrouve plus est M. Chappat, également spécialiste pour



M. Audibert, spécialiste pour l'industrie.

commercial comprend le bureau de la région et le bureau du secteur. L'approvisionnement en produits blancs s'effectue de Balaruc-les-Bains.

— Et votre personnel ?

— Mon secrétaire, M. Serais, MM. Audibert et Chappat, spécialistes pour l'industrie, et M. Lassalle, préposé démonstrateur, se partagent le travail de la région. De leur côté, MM. Ganillon, représentant, Rostaing, gestionnaires, Portes et Vernhes, chauffeurs, veillent de la bonne marche du secteur. D'ailleurs je vais vous les présenter.

Mais auparavant, j'apprends encore que M. Audigé est un ancien passionné d'équitation et qu'il aime à se livrer au jardinage (particulièrement les géraniums), pendant ses moments de loisirs, dans son mas de Maguelone.

M. Serais, originaire du Mans, a adopté le Midi avec joie

Il aime à s'y promener avec sa famille qui ne compte pas moins de trois enfants — déjà — car M. Serais est encore très jeune.

— Christiane, Jean-Pierre et Martine... 5 ans, 4 ans et vingt-deux mois.



M. Serais, secrétaire de M. Audigé.

l'industrie. Il est entré à la Société en 1946, comme ingénieur-chimiste aux Laboratoires de Suresnes, sous les auspices de M. Flavigny.

— Mon premier patron, j'en garde un souvenir inoubliable ! En novembre 1946, je suis parti à Port-Jérôme au labo Applications Techniques. J'avais là-bas un grand ami, que j'ai toujours d'ailleurs, Pierre Taupin.

La photographie, particulièrement en couleur, est un des violons d'Ingres de M. Chappat. Il en est d'autres ; les géraniums que l'on plante dans le jardin de Castelnau, et dont on surveille l'éclosion avec la jeune Aveyronnaise qui est l'épouse de notre ami, et Patrick, trois ans, sans oublier Didier, bien sûr, le grand Didier qui a sept ans.

— Ils ont aussi les cheveux en brosse, c'est une règle générale. Patrick est né à Lillebonne, c'est le Normand de la famille, il aime le beurre et le cidre et ne dit ni oui, ni non ! Didier lui est un...

— un grand gosse... comme vous, suggère M. Audigé, amicalement. Vous pouvez le publier, c'est vrai, je les connais tous, vous savez, dans mon équipe...

— Mais un grand gosse qui travaille bien...

— Comme son père !

Je m'aperçois alors que M. Audigé, s'il ne parle pas de lui volontiers, est heureux que l'on « interviewe » ses collaborateurs. Malheureusement, ce n'est pas un roman aux pages innombrables que j'ai à écrire.

— A bientôt, M. Chappat !

Le temps passe vite à parler amicalement et si, de son côté, le bonhomme « Goutt'

...a Narbonne

Narbonne, empreinte encor de la trace [romaine

J'aime ton ciel serein habité de soleil,
Ta garrigue embaumée où le penseur [promène
Tandis que l'horizon se teinte de vermeil...

Le poète Georges Barthet célèbre ainsi Narbonne et, en cherchant mon chemin dans les rues, je pensais que ce ciel serein avait été le témoin de la renaissance d'une ville aujourd'hui, l'une des plus vieilles du monde. En effet, Narbonne, charmante et bonne — ainsi la chantaient les troubadours d'antan — revendique une origine qui date d'avant l'histoire écrite !...

De nos jours, avec sa cathédrale gothique, sa forteresse épiscopale, Narbonne moderne déploie entre ses donjons et ses logis aux fleurs de pierre, le long de ses boulevards ensoleillés bordés de platanes, l'activité de son commerce.



Caché dans les " esparcets " Bize-Minnervois apparait comme un très joli village.



Ses rues sont chaudes et pittoresques. Il fait si chaud que l'on vit plus volontiers derrière les murs.

d'huile » est attendu à Narbonne, Carcassonne, etc..., M. Ganillon, représentant du secteur de Montpellier, doit prendre la route dans quelques instants : Esso Extra ! J'apprends toutefois sa date d'entrée à la Société, 1946, comptable au siège de la D.S.E. à Marseille, où il est resté jusqu'à son arrivée à Montpellier, en mars 1952. Jeune dynamique, M. Ganillon trouve extrêmement agréable — on en est convaincu dès les premiers instants — de travailler à Montpellier. Il aime cette région qui se prête si bien à l'un de ses plaisirs favoris : le camping !

— A bientôt, essayez « d'en placer » beaucoup (1).

Au premier plan : M. Ganillon. A l'arrière-plan M. Chappat.



Profiter de ses loisirs pour rejoindre sa femme qui habite Port-Vendres (où il va également pêcher en mer) est tout à l'honneur de M. Lasalle, préposé démonstrateur à la région. Précisons qu'à Port-Vendres, M. Lasalle retrouve également ses deux jeunes enfants, Bernard 15 mois et Jean-Louis, 1 mois (il y a de cela... voyons... 6 mois !... Comme il doit être grand aujourd'hui). Ajoutons encore qu'il est ancien joueur de rugby et nous connaîtrons en résumé — la mode n'est-elle pas au digest — la vie et les goûts de M. Lasalle.

Je fais bien, je crois, de préciser, «en résumé» car ce n'est pas au cours d'une conversation de quelques instants que l'on peut se vanter de connaître et d'approfondir une personnalité, C'est mon grand souci au cours de ces reportages. J'aimerai posséder ce pouvoir extraordinaire qu'ont certains écrivains, certains philosophes, qui permet de s'intégrer à la vie d'autrui de telle façon qu'on en ressent les fibres et que l'on en perçoit les échos. Mais je n'ai certainement pas le temps au cours de ces rapides visites de pousser très loin dans l'individu. J'ai bien trop à faire déjà avec mon flash (toujours lui) et parfois les ennuis mécaniques de mon automobile. Mais ceci est une autre histoire...

(1) *Comprendre ici : essayez de prendre de nombreuses commandes d'Esso Extra Motor Oil.*

Si je n'ai pas eu la chance de rencontrer M. Rostaing, gestionnaire au secteur, en déplacement à Lyon, j'ai pu un instant bavarder avec MM. Portes et Vernhes, les chauffeurs.

Je vous les présente sur la photographie ci-dessous :

à gauche, au premier plan, M. Vernhes, entré à la Société en 1934. C'est un ancien joueur de football : aujourd'hui, il consacre à sa famille ses jours de repos. A droite, M. Portes, chauffeur à la Société depuis 13 ans, excellent père de famille de quatre enfants. Il a la réputation d'aimer le bricolage. Comme son collègue Verhnes, il parcourt chaque jour 200 km. à bord de son camion Renault, 8.000 litres.



Avec MM. Vernhes et Portes se termine la visite d'Esso Revue à Montpellier... En route pour Narbonne.



Quel est cet étranger ? Tourne-t-on un film ? La grand-mère et la jeune fille sont aussi heureuses de se faire photographier.



Mais le chef de secteur n'a pas le loisir de s'attarder aux charmesde la vie méridionale. Il faut dire à M. Boyer, " le client ", combien Esso Extra Motor Oil est une huile supérieure !

Du commerce au transport, il n'y a qu'un pas, du transport au carburant qu'un deuxième ; et c'est bien là que je voulais en arriver : au secteur d'Esso Standard que dirige M. Vaissières. Les questions traditionnelles se succèdent : débit mensuel tous produits ? Moyens de transports ?

« Un camion Renault, 8.000 litres, 1 chauffeur : M. Sabartez. Un chauffeur impeccable. Il parcourt 200 km. par jour. Après son travail, il se consacre à sa famille ; pendant la saison, il chasse... »

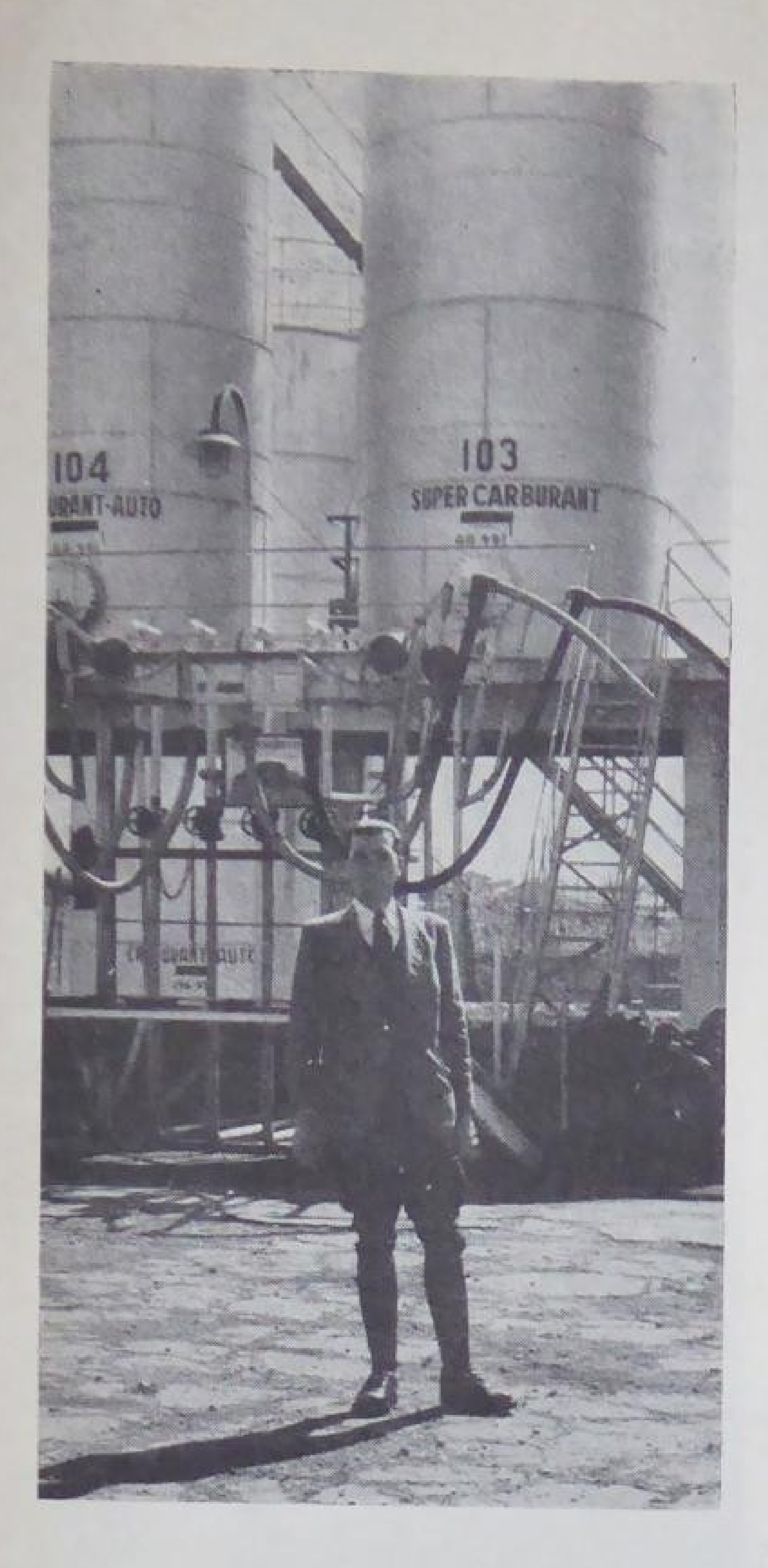
Le gestionnaire est M. Lignon. Entré au dépôt de Narbonne en 1929, il ne l'a jamais quitté. M. Lignon est un narbonnais cent pour cent et il est fier, à juste titre, de me parler de sa ville. Ses plaisirs ? La famille, et... la pêche.

— J'aime pêcher les dorades en mer.

L'aîné des quatre enfants de notre « cousin » narbonnais va partir au régiment ; mais j'apprends que le vœu de son père serait qu'il choisisse à son retour une carrière pétrolière ! Esprit de famille et... esprit pétrole.

— Oh, Boudi !

Cette exclamation typique en ce pays vient de M. Biro, le magasinier (et chauffeur



en période de pointe) alors que je lui demande un souvenir de chasse.

— ... Une fois, caché dans les séniles (roseaux) depuis 9 h. du soir, nous avons attendu, dans l'eau jusqu'aux genoux, jusqu'à 3 h. du matin, et tout cela... pour tuer une simple grive sur le chemin du retour !

Et l'on dira que les Méridionaux se vantent et exagèrent !

Et vous, M. Vaissières ? Pour me faire mieux comprendre le travail d'un chef de secteur, M. Vaissières me propose de m'emmener avec lui visiter un client.

En descendant de l'auto — on ne perd pas pour cela le but de sa mission — je connais sa carrière et ses goûts. Entré à la C.G.P. en décembre 1932 comme comptable, il reste jusqu'en 1937 à Carcassonne. Ensuite, Nîmes et, depuis février 1952 : Narbonne. Ses goûts : la famille, le jardin et... son métier.

Je crois, d'ailleurs, que ce métier de chef de secteur est réellement très attachant. On s'y trouve face à face avec un bon nombre de responsabilités commerciales, ceci, sans oublier le client qui, pour qu'il devienne un " bon client ", nécessite de la part du représentant Esso Standard, de solides qualités d'habileté et parfois de patience. On peut, même, en poussant plus loin les choses, dire que le chef de secteur idéal sera l'homme le plus distingué et le plus psychologue d'entre tous. Celui-là, saura plaire par sa courtoisie, sa familiarité sans vulgarité, et, quand il aura inspiré confiance et sympathie — ce n'est pas difficile quand on représente une marque comme Esso — il pourra, le plus aisément du monde, convaincre ou retenir une plus grande clientèle chaque jour.

M. Lignon, gestionnaire.

M. Vaissières, chef de secteur.



M. Biro, le magasinier.



à Carcassonne

Il faut voir Carcassonne avant de mourir, affirme un vieux dicton. M. Jean Darsans, chef de secteur en cette ville, le répète. Il faut, me dit-il, visiter la cité bi-millénaire, la deuxième ville touristique de France après Versailles.

La vieille cité de Carcassonne est grandiose en effet : théâtrale. Le Moyen âge y revit à chaque détour. Devant ses murs de forteresse et cette architecture féodale, on imagine les chevaliers vêtus de fer. Sur une tour du XIVe siècle, on entend l'olifant des guetteurs et l'on serait peu étonné de voir apparaître sur le pont-levis un défilé de paladins ! La visite de la cité provoque en vous de profondes et émouvantes résonnances.

Je ne voulais pas, avant de vous présenter le secteur, manquer de lui rendre ce petit hommage.

Dans les bureaux de l'Économique, M. Jean Darsans est entré le même jour et au même poste que M. Lafaille, directeur de la Division Sud-Est : c'était en août 1924.

M. Darsans est également un pionnier, puisqu'il a installé la première pompe à essence de « l'Eco », à Carcassonne où il a ouvert le dépôt actuel. Il me parle maintenant de la grande passion de sa vie : le rugby.

— A Carcassonne, me dit-il, comme à Perpignan, le rugby est roi ! Rien d'étonnant donc, si en bon Carcassonnais, je m'y suis adonné ! J'ai même eu la bonne fortune, en 1925, de jouer la finale du Championnat de France, gagné d'ailleurs par les Perpignanais. Ensuite, dans l'équipe du 502e de Béziers, nous avons gagné le championnat de France militaire, puis je fus sélectionné comme remplaçant dans l'équipe de France au cours de la saison 1920-1921.

— Et actuellement ?

— L'âge ne me permet plus de pratiquer, mais j'ai conservé la passion du sport, et je

Ces deux personnages perdus dans la cité de Carcassonne sont : à gauche, M. Darsans, chef de secteur en cette ville, et à droite : M. Bassède, chef de secteur de Perpignan.





M. Darsans.

fais passer les examens d'arbitre deux fois par an, au sein de la Fédération Française de Rugby.

— C'est votre seul loisir ?

— Non, je suis également pêcheur. Et grand-père !

En me souvenant de M. Maurel, adjoint aviation au siège de la D.S.E., ancien sélectionné de rugby et, lui aussi, grand-père, je pensais que ce sport est certainement le meilleur pour faire de jeunes hommes des grands-papas de fort belle allure.

— Comment est composée votre équipe... non pas de rugby, mais au dépôt ?

— Un gestionnaire, un chauffeur, un chauffeur magasinier et un monteur qui rayonne sur les secteurs de Narbonne et Carcassonne.

M. Escarguel, gestionnaire, est battu à la pêche par sa femme :

— Ma femme est plus forte que moi, avoue-t-il, c'est une vedette. L'autre jour, elle a ramené un cabot (chevesne) de 2 kg. et demi ! Grand pêcheur malgré tout (non pas devant l'Eternel... mais de truites), M. Escarguel, entré à la C.G.P., en 1930, a partagé sa carrière entre Marseille, Narbonne et Carcassonne. J'apprends encore qu'il pratique le jardinage.

De l'organisation du dépôt par lui-même, je signalerai simplement le ravitaillement qui s'effectue par chaland, à l'aide d'un « pipe »



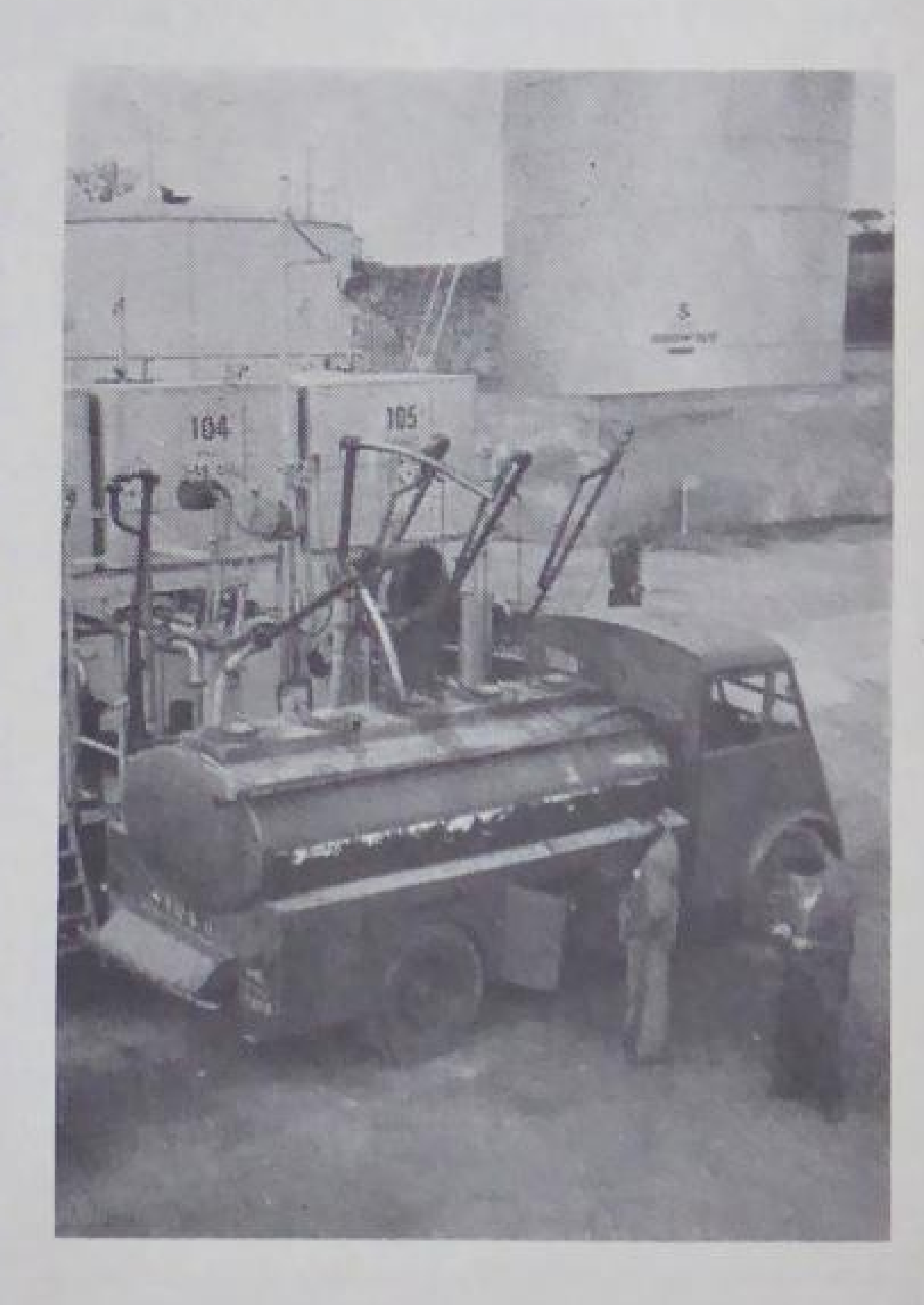
M. Escarguel.

d'une longueur de sept cents mètres. Sa disposition permet également le ravitaillement par camions gros-porteurs.

Les circonstances n'ont pas voulu que je rencontre M. P. Farabose, comptable au secteur, et qui est également, d'après M. Darsans, un grand amateur de rugby ; je le regrette vivement. Ces regrets vont aussi à M. Fernand Boisse, chauffeur-vendeur et... ancien cuistot pendant la guerre dans la Cie de camions réservoirs où se trouvait M. Dorny, à M. Maurice Griffe, monteur, passionné de mécanique auto et qui fait « d'un vieux clou une voiture neuve », à M. Louis Jalbaud, enfin, qui habite au dépôt dont il cultive le jardin, ce qui ne l'empêche pas également d'élever poules et lapins ! A ces derniers, bienvenue malgré tout, dans les colonnes de la revue.

Montpellier, Narbonne, Carcassonne... les villes se succèdent et, déjà, sans avoir le temps de bien se connaître, il faut reprendre la route.

Et c'est souvent sur cette route, bordée d'arbres ou de talus, droite et fastidieuse ou sinueuse et changeante, que naissent ces petits interviews. Car c'est après avoir quitté nos amis de Montpellier, Narbonne ou Carcassonne que je cherche à comprendre qui ils sont réellement. C'est là, sur la route, au volant, que j'ai le plus de temps pour y penser, si j'ose le dire. Sans oublier pour cela, bien sûr, le code de la route !



M. Bassède

chef de secteur de Perpignan

nous parle de son pays

Le dépôt de Perpignan étant fermé, c'est à Carcassonne que nous avons rencontré M. Bassède. M. Bassède, entré à la Société André Fils en 1933, à Perpignan, n'a jamais quitté cette ville au cours de sa carrière. De plus, Perpignanais 250 pour 100, nous pouvons imaginer à quel point il aime sa ville !

Il a eu la gentillesse de m'écrire cette lettre que je me permets de transmettre aux lecteurs de la revue, tant elle est empreinte de sa personnalité.

" Puisque votre itinéraire ne vous a pas permis de venir " m'interviewer " au secteur de Perpignan, je vais donc vous parler, avec l'accent qui m'est propre, de mon département, de cette terre qui m'a vu naître, qui a supporté mes premiers pas, et qui, à mes yeux, est la plus belle de toutes.

Il me suffit de fermer légèrement les yeux pour revoir, par le souvenir, le Canigou majestueux dresser ses cimes neigeuses dans l'air pur du matin. J'entends dans un bruit de cascade les ruisseaux, les torrents, les rivières se diriger vers nos magnifiques vergers, frères jumeaux de ceux qui font la beauté et la richesse des " huertas de Valencia ". Je revois Perpignan avec son Castillet tout rouge se dressant fièrement dans l'or d'un soleil éblouissant. C'est la féerie de la côte vermeille où, pareils à des joyaux, les villages de pêcheurs à la luminosité légendaire cent fois reproduite par les pinceaux des artistes, sont encastrés parmi de noirs rochers que borde en murmurant la Méditerranée plus bleue que l'azur, de son écume blanche comme neige.

Ce sont ces belles filles au teint mat, aux cheveux d'ébène, aux yeux de braise, scandant avec harmonie les nostalgiques sardanes ancestrales.

Je les revois aussi mes compatriotes catalans travaillant avec ardeur pour produire et répandre sur le monde assoiffé le doux nectar de nos pampres vermeils.

Couverts de sueur, je les revois levant leur gourde en peau de bique pour apaiser leur soif.

Et c'est le retour du travail. Des longues files de chars, lourdement chargés font entendre le grincement de leurs roues, soulèvent un halo de poussière à travers lequel s'estompe le village qui fume.

Je vous revois, mes chers amis, sur nos stades de rugby pleins à craquer, soulever l'enthousiasme des spectateurs par votre force, votre adresse et votre souplesse.

Ce sont encore pour les amateurs de curiosités lapidaires les cloîtres romains, pour les malades nos stations climatiques, et les sports d'hiver pour les férus de neige poudreuse.

C'est une population laborieuse, exhubérante et gaie.

C'est tout cela, mon cher ami, ma Catalogne natale bien-aimée. "

Un grand merci, M. Bassède. Bientôt votre nom sera évoqué à nouveau dans la revue, car nous y parlerons de votre fils, vendeur au secteur de Lyon.

(à suivre).

L'Éducation Nouvelle

ATTITUDE DES ENFANTS ENVERS LES ADULTES

ENFANTS ... non, n'ouvrons pas cette fois-ci le « petit Larousse » ; Paul Fort, celui qui fut sacré par nos pères « Prince des Poètes », nous éclairera peut-être.

— « ... Tous les enfants sont poètes. Inégalement cela va sans dire ! Mais il ne suffit pas d'être, avec du lait encore sur le nez, sensible aux créatures et aux choses regardées, arbres, chat, chien, soleil, lune, orage, il faut avoir inné ce qu'ont presque tous les enfants, mais toujours inégalement, le don de transposer la création universelle en prétexte de joies, de peines, d'enthousiasme et quasi de pensée. » (1)... Cher Paul Fort, il ne détermine certes pas pour nous les attitudes des enfants à notre égard, mais il amène sur nos lèvres un sourire qui fait du bien ! Les psychologues feront le reste, à eux la parole :

(1) « *Mes Mémoires* » ou « *la vie d'un poète* ». *P. Fort (Ed. Flammarion).*



Les sentiments de l'enfant vis-à-vis de nous se modifient selon son développement, c'est-à-dire suivant son évolution psychologique :

1er âge. — Prédominance des instincts digestifs : il éprouve pour sa mère une appétence en quelque sorte dérivée de sa convoitise alimentaire : son amour est avide, dévorant, impatient ; il attend tout de cet objet d'attachement qu'est la maman : subsistance, soins, commodités, et il n'a aucune possibilité de donner quoi que ce soit en échange. Incapable de mesurer de quelle manière il obtient tout cela, il vit dans un miracle permanent. Gare à celui qui s'interpose entre ce miracle et lui, il devient, le malheureux, l'objet d'une haine totale et l'on souhaite certainement son anéantissement définitif. Pauvre obstacle plein de bonnes intentions, c'est souvent le père, ou le frère ou la sœur ! Heureusement cela ne dure pas : premiers pas, premières paroles, et l'apparition des instincts sociaux vient tempérer ces réactions primitives. L'entourage est affectueux, et le petit commence à sentir la nécessité de modérer ses réactions par crainte de répercussions possibles. Cela suscite tout un mécanisme de compensations et de contrepoids dans sa rudimentaire conception affective.

Il devient sensible à la notion d'échange et de réciprocité, et le *sentiment de justice prend* pour lui bientôt une *importance capitale.* Ce sentiment de justice va lui permettre de s'intégrer pacifiquement dans les groupements humains. Il va accepter l'existence de ses rivaux anciens, ceux du premier âge ; à sa haine archaïque se substituera un désir de coopération sous forme d'imitation, d'émulation, d'approbation, de responsabilité...

L'enfant apprend à maîtriser ses impressions premières de convoitise ou d'hostilité ; il gradue ses réactions, et ne les déclanche que moyennant l'approbation du milieu social.

A ce moment, attention ! Cette nécessité de se contrôler perpétuellement peut créer en lui (l'équilibre affectif n'étant pas toujours assuré) une sorte de malaise, une obsession de culpabilité. Il sort peu à peu de la miraculeuse conception du monde et s'ouvre à la compréhension des causes réelles et des limites du possible ; c'est là parfois qu'il perd le don de poésie, si cher à Paul Fort. Mais il est tout prêt à admirer les adultes : ne sent-il pas qu'il dépend d'eux ? Il veut bien se soumettre à leur autorité et perdre en partie ses prétentions exclusives et absolues, mais à une condition essentielle : *la* justice. Il veut la ressentir profondément. Il a besoin d'éprouver le caractère équitable de toute contrainte.

Apparaît alors l'adulte « admirable », celui qui va être vénéré, à qui l'on va vouloir ressembler, que l'on va essayer d'imiter en tout. C'est bien souvent, tout simplement Papa ou Maman. Prêtons-nous à cette admiration, à cet amour, de tout notre cœur, sinon la « crainte » alors se développera. Si le père est en question, le « complexe du chef » peut montrer le bout de l'oreille. Le complexe d'Œdipe n'est pas loin. Celui-ci ne se constitue que lorsque la sexualité fait son apparition.

Quand vient ce moment, l'enfant s'efforce de prendre rang parmi les adultes. Ses faiblesses ne lui apporteront plus rien, mais sa force. S'il y a conflit entre les générations, c'est à ce moment qu'ils sont les plus graves.

Et voilà que ses sentiments pour nous commencent à s'identifier à ceux des adultes entre eux. Il ne se contente plus de craindre ou d'admirer, *il juge*, il est un adolescent. Il n'atteint pas toujours d'emblée ce degré normal d'objectivité, non, il conserve vis-à-vis de ses vieux parents toutes sortes de superstitions enfantines. Il ne peut sentir ses proches selon la réalité et les impressions puériles d'autrefois subsistent longtemps ; il les « projette » sur eux. N'avons-nous pas rencontré de douces et gentilles demoiselles qui se laissent gronder par leur vieille maman tout comme des petites filles craintives et n'osent agir sans son approbation ? Un culte poussé à l'extrême pour les parents, un culte qui dépasse une déférence et un respect normal, chez un adulte, recouvre bien souvent des révoltes, des brimades, des rancunes en apparence oubliées.

L'enfant éprouve vis-à-vis de l'adulte des réactions affectives spontanées que seules des contraintes excessives peuvent troubler.

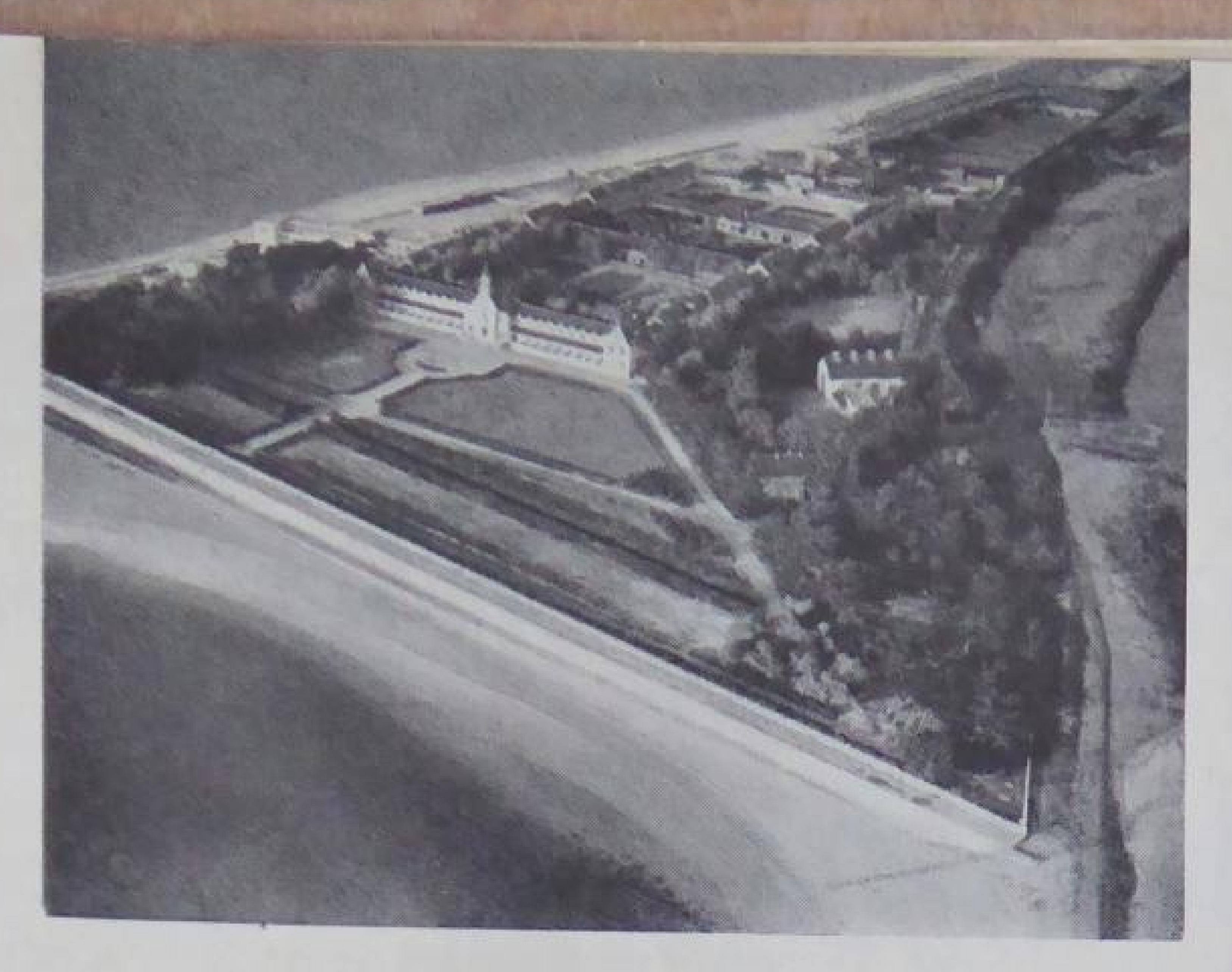
Il a confiance, il est reconnaissant, il admire. Il ne s'identifie pas. S'il peut penser qu'il sera un jour semblable à l'adulte, c'est en vertu d'une spéculation intellectuelle.

Aussi ses sentiments vis-à-vis de nous sont-ils frais, purs, et répétons-le, spontanés. Mais il a des antennes pour percevoir les dispositions des parents à son égard ; il réclame un appui, une compréhension, une présence. Il nous demande d'avoir confiance en lui, mais surtout confiance dans ses possibilités.

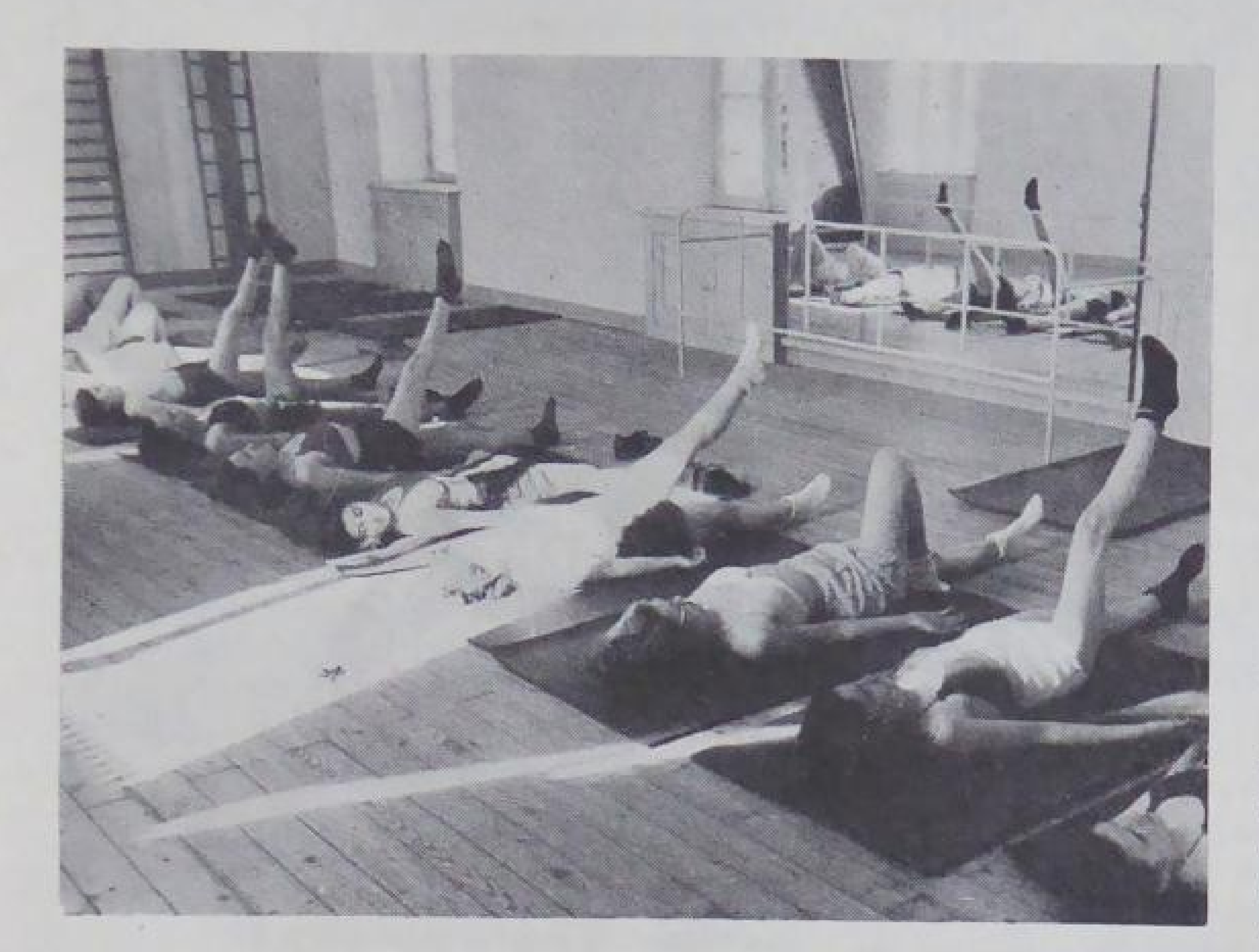
Il réclame de nous une attitude stable, dénuée de tout artifice. Il s'accommode fort bien de nos défauts, pourvu que nous soyons constants, et qu'ils (nos défauts) ne portent pas atteinte à l'essentiel de nos relations avec lui. Il exige de nous (et, tout de même, c'est difficile !) une *permanence* de vérité intérieure.

J. V.

(à suivre)



Le sanatorium de PEN-BRON



L'article que nous faisons paraître sous ce titre est destiné à faire connaître aux parents d'enfants atteints de maladies traitées en sanatorium, l'installation de Pen-Bron, sanatorium marin situé près du Croisic, dans la Loire-Inférieure.
Tout en espérant qu'aucun de nos lecteurs n'ait besoin d'avoir recours à ces établissements, nous remercions vivement l'auteur de cette intéressante communication : M. Chauvé.

C'est à l'extrémité de la presqu'île de Pen Bron, située face au Croisic, dont elle est séparée par un bras de 800 mètres, que se dresse le sanatorium marin de Pen Bron.

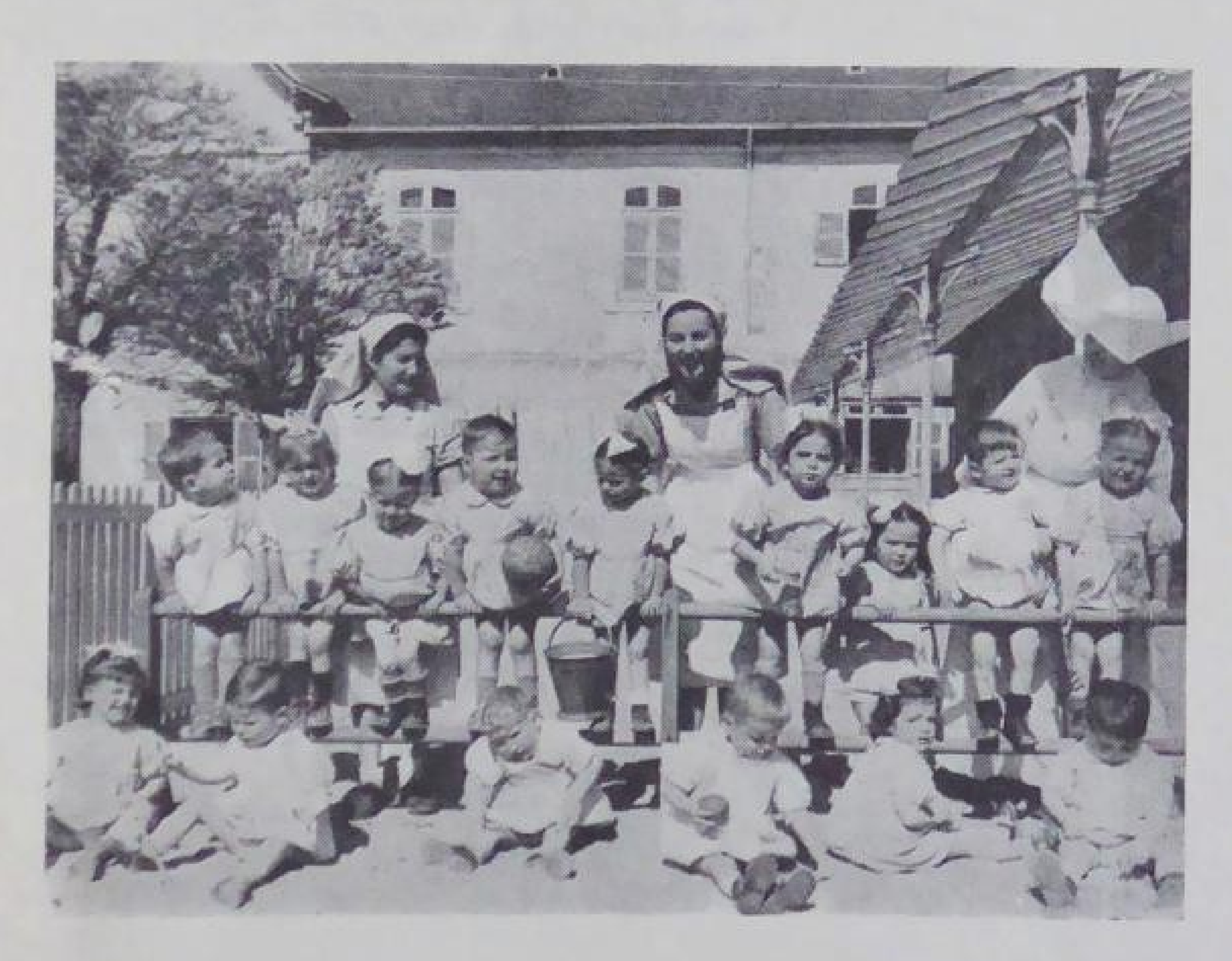
Il peut recevoir actuellement 400 malades. Destiné au traitement des débilités des deux sexes, il a traité et traite encore les enfants malades atteints de:

Coxalgies, mal de Pott, tumeurs blanches de toutes les articulations, ostéites, adénites et gommes, certaines péritonites chroniques, rachitisme, lymphatisme.

Mais la tuberculose osseuse dont la cure constitua pendant de très longues années le principal service du Sanatorium, paraît fort heureusement être en régression et l'administration envisage de nouvelles orientations. Elle a déjà affecté deux salles à un nouveau traitement des enfants atteints de déviations cervicales (scolioses). Elle a, sous la direction de M. Robert Bureau, ancien interne des Hôpitaux de Paris, Professeur de clinique chirurgicale, donné au service chirurgical une importance particulière et créé un bloc opératoire hautement apprécié des chirurgiens visiteurs. Elle envisage aussi le traitement des séquelles de la poliomyélite.

En un mot, le Sanatorium est ouvert à tous les enfants pour lesquels la cure marine paraît devoir être efficace ; la seule contre-indication formelle est la tuberculose pulmonaire qui est rigoureusement exclue, du Sanatorium. D'ailleurs, les enfants admis à Pen Bron sont soumis à une période d'observation de 21 jours en lazaret, avant leur affectation au service qui paraît convenir à leur état.

Les résultats obtenus jusqu'ici sont très concluants.



Service Médical et Chirurgical.

Le service chirurgical est assuré sous la direction du Dr Robert Bureau chirurgien chef de l'hôpital qui vient tous les mois passer quatre jours à Pen Bron pour faire ou faire exécuter sous sa responsabilité les opérations nécessaires. Le service médical courant et les opérations urgentes sont assurés par le Dr Buet, résidant à l'établissement, assisté d'un interne des hôpitaux de Nantes, détaché au Sanatorium. Des médecins de spécialités (oto-rhino-laryngologie) sont attachés au Sanatorium et un service dentaire fonctionne de façon régulière.

Discipline - Hygiène - Prix de journée.

Les Sœurs de la Congrégation des Filles de la Charité de St Vincent de Paul assurent sous la surveillance du médecin résident, la stricte observation du régime sanitaire et du régime alimentaire.

Le prix de journée a été fixé pour l'année 1952 à la somme de 790 fr.

Les demandes d'admission doivent être adressées au Secrétariat général de l'Œuvre à Nantes, 4, rue Hippolyte-Durand-Gasselin.

Les familles sont tenues au courant de l'état de santé des enfants qu'elles confient à l'hôpital, aussi souvent qu'elles le désirent, en s'adressant à Pen Bron à Madame la Supérieure du Sanatorium.

R. CHAUVÉ
(région de Nantes).

Le barrage du CHASTANG



« Electricité de France » a ajouté un nouveau maillon à sa chaîne de production par la mise en route, le 21 novembre 1951, du premier groupe hydraulique de l'Usine du Chastang.

Plus « discret » que Génissiat et que Bort-les-Orgues qui ont bénéficié d'une certaine publicité, le barrage-usine du Chastang demeure, par l'importance prévue de sa production, les innovations audacieuses dans la construction de certains organes, une des plus belles réalisations des services d'études de l'E.D.F. et des constructeurs hydrauliciens français.

Par ses caractéristiques et ses dimensions, le barrage lui-même est un ouvrage qui n'a rien d'exceptionnel. Par contre, l'usine, qui abrite des groupes de dimensions très importantes et supporte la charge des évacuateurs et les réactions de l'eau en mouvement, est un ouvrage inhabituel. Sa hauteur de 30 m., sa longueur de 90 m. et la portée des ponts roulants de 22 m. la classent parmi les plus grandes usines construites en Europe.

Le barrage-usine du Chastang est situé dans le Département de la Corrèze à l'extrémité aval des gorges de la Dordogne à 10 km. en amont d'Argentat.

Il forme l'échelon aval d'un ensemble de chutes qui réalisera l'aménagement total du bassin de la moyenne Dordogne. Sur la Dordogne elle-même quatre grandes usines-réservoirs utilisent une dénivellation totale de 350 m. :

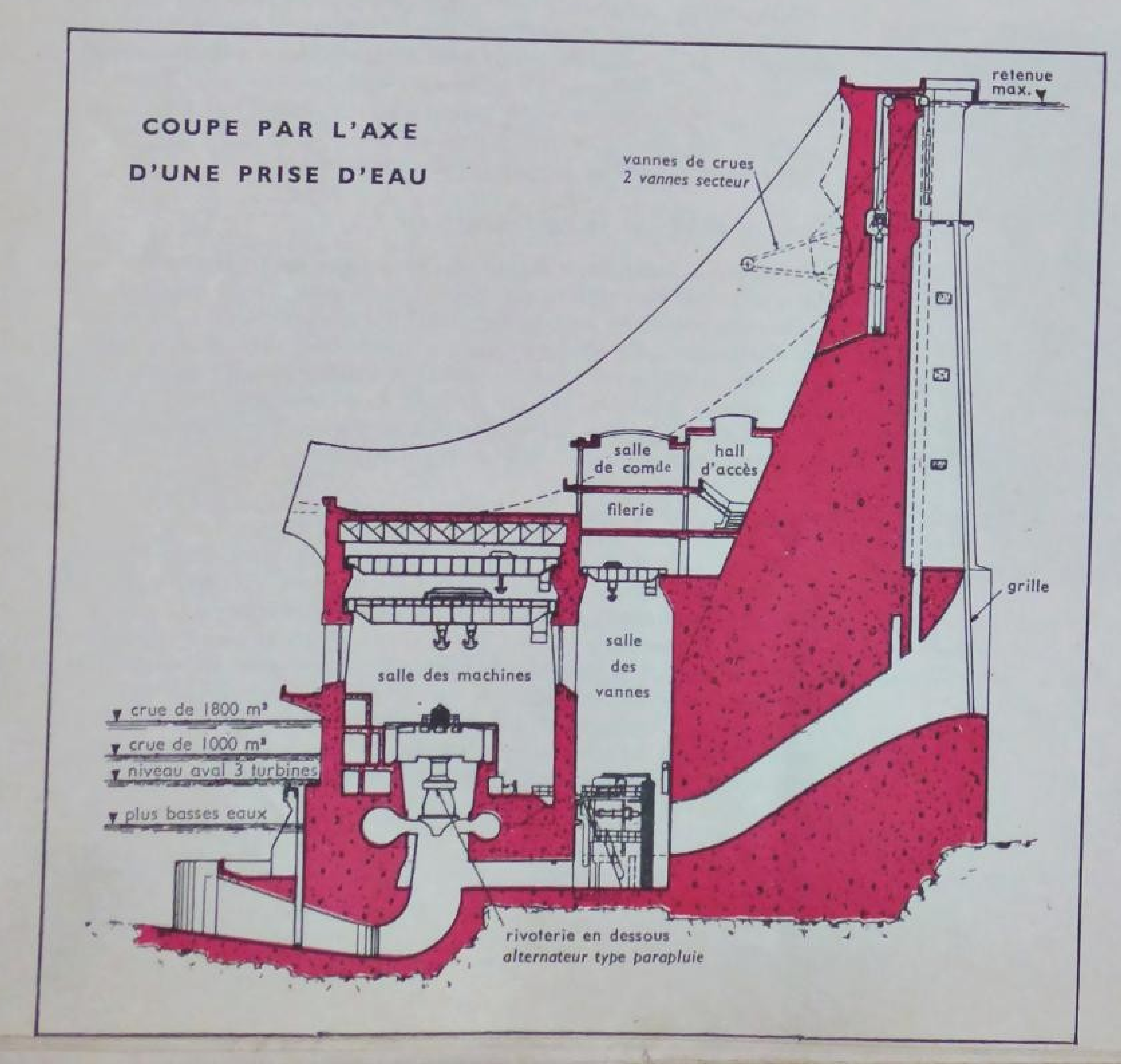
● Bort-les-Orgues (en construction), Marèges (en service), l'Aigle (en service), le Chastang (partiellement en service).

(Voir schéma profil en long de la Dordogne.)

Une dizaine d'usines, d'importance moindre, sont en exploitation ou en construction sur les affluents de la Dordogne. Lorsque l'équipement de ce bassin sera terminé, le Chastang bénéficiera de la régulation apportée par douze réservoirs situés en amont, le plus important d'entre eux, et de beaucoup, étant celui de Bort-les-Orgues.

Le Chastang utilisera donc peu sa propre retenue de 180 millions de mètres cubes, et doit être considéré comme une usine « d'éclusée » ; le rôle du barrage étant plus de créer une chute qu'un réservoir saisonnier.

Lorsque l'aménagement des quatre usines situées en cascade sur la moyenne Dordogne sera terminé, leur production moyenne annuelle représentera un total de 1.735 millions de KwH., supérieure à celle de Génissiat dont la production possible est évaluée à 1.550 millions de KwH.



La chute du Chastang comprend :

● UN BARRAGE, du type poids voûte.

(Voir croquis des installations du chantier.)

● L'USINE est accolée au barrage et épouse la courbure de celui-ci. Elle en est séparée par la chambre des vannes de garde des turbines.

L'évacuation des crues, pour un débit de 4.000 m³/sec., se fait au moyen de deux évacuateurs en saut de ski sur le toit de l'usine suivant une disposition due à M. Coyne. L'espace libre entre ces deux évacuateurs est réservé au tableau et aux services annexes.

La vidange de fond est aménagée dans l'une des deux galeries de dérivation provisoires.

La salle des machines est desservie par un pont roulant principal de 460 t. et un pont secondaire de 40 t., tous deux d'une portée de 22 m. (les deux ponts sont superposés). La chambre des vannes est desservie par un pont roulant d'une force de 85 t.

L'usine est prévue pour recevoir trois groupes ; deux seulement seront installés en première étape. Actuellement, le groupe N° 3 tourne en production depuis le 21 novembre 1951. Le groupe N° 2 a été mis en route début 1952. Le groupe N° 1 ne sera installé qu'ultérieurement.

La construction des groupes est réalisée par une association Alsthom, Charmilles, Etablissements Neyrpic et l'étude de la lubrification de la pivoterie qui posait des problèmes délicats a été confiée à l'Esso Standard qui se charge de résoudre ces questions et d'assurer l'ensemble du graissage de l'usine. Les premiers résultats s'avèrent heureusement concluants et, après Génissiat, cela constitue une nouvelle performance de nos laboratoires et du Département Applications techniques. La quantité d'huile en service pour la pivoterie est de 7 t. y compris le circuit de réfrigération. La qualité utilisée est la Teresso V. 73. L'huile est soumise continuellement à une circulation intense et à des conditions de travail très difficiles.

Pour l'arrêt, un freinage est prévu et est réalisé par huit patins Ferodo à commande hydraulique permettant après fermeture de la vanne et un ralentissement convenable par inertie d'arrêter toute la masse en mouvement en cinq minutes ; le temps total d'arrêt étant d'environ dix minutes après la fermeture d'arrivée d'eau.

La ventilation est faite en circuit fermé, car l'introduction indéfinie d'air extérieur provoquerait une formidable accumulation de poussières.

L'air circulant est refroidi par des réfrigérants à eau, disposés autour de la carcasse.

L'alimentation en eau des turbines s'effectue par des tuyauteries d'amenée de 5 m. 75 de diamètre. Le débit est de 135 m³/sec.

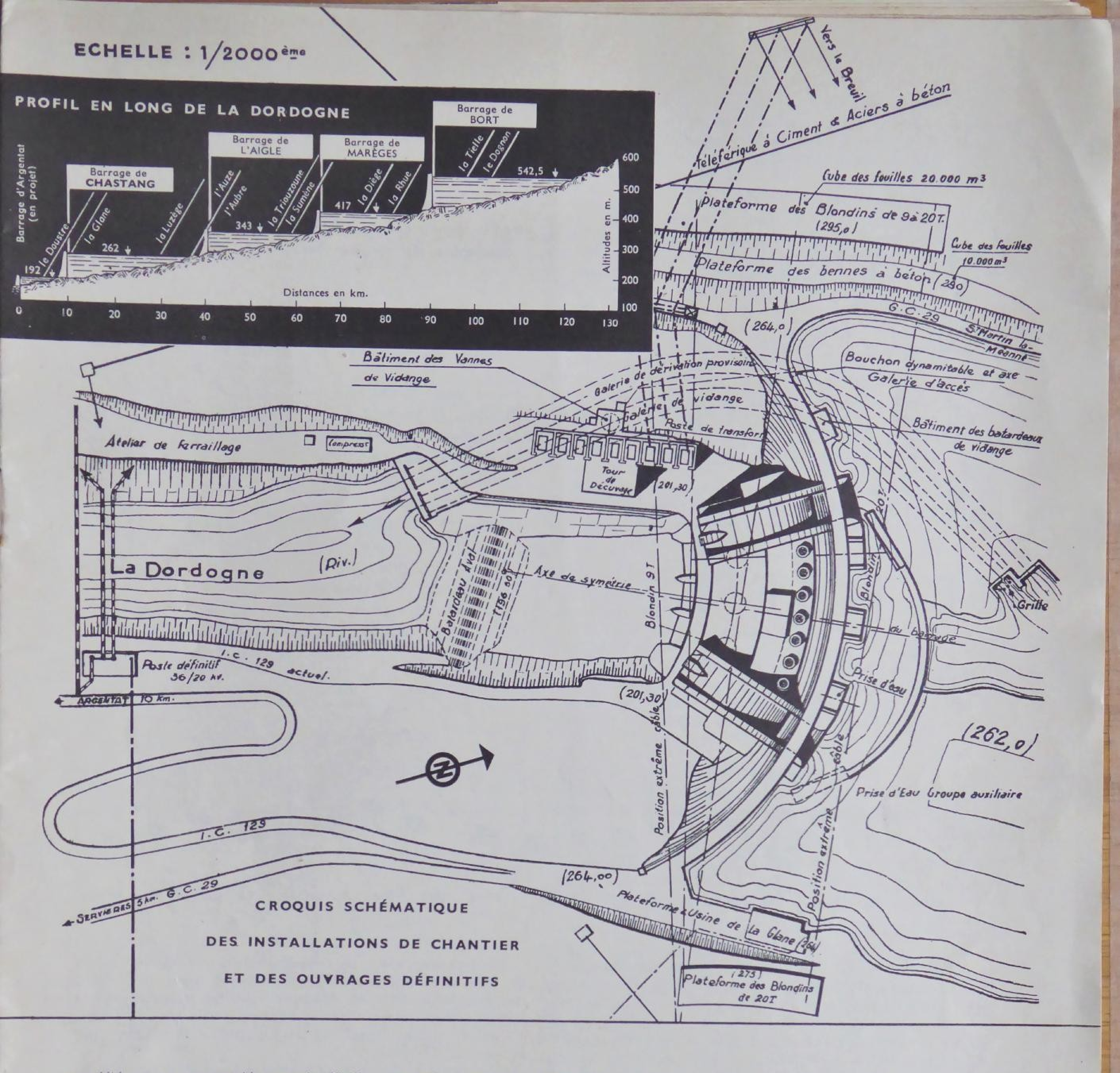
Ces masses énormes d'eau doivent être contrôlées, c'est ce qui pose l'extraordinaire problème des robinets, ou plus exactement des *vannes*.

(Voir coupe par l'axe d'une prise d'eau.)

C'est pourquoi chaque turbine est précédée par une vanne d'un diamètre de 5 m. 75, d'une largeur de 1 m. 350 et d'un poids total avec les tourillons, de 420 t. On aura une idée des dimensions en indiquant que les galeries du tunnel du Simplon n'ont que 4 m. 50 de largeur sur 5 m. 50 de hauteur. Malgré cela les temps de manœuvre de fermeture et d'ouverture sont de l'ordre de deux minutes.

Le volume d'huile en service pour les servomoteurs et le régulateur est de l'ordre de 15.000 litres.

L'ensemble des installations de l'usine est



complété par un remarquable magasin d'huile permettant de stocker les lubrifiants dans les meilleures conditions. Il comprend :

- pour l'huile transformateur 2 cuves de 50 m³
  1 cuve de 8 m³
- pour l'huile pivoterie .... 2 cuves de 20 m³
- pour l'huile pivoterie .... 2 cuves de 20 m³
- pour l'huile régulateur.... 2 cuves de 20 m³
- pour l'huile Commandes générales des vannes... 2 cuves de 20 m³
- en réserve............... 1 cuve de 20 m³
  2 cuves de 4 m³

La respiration des cuves est faite par reniflard garni de gel de silice. L'aération est munie de clapet de retenue pour éviter les rentrées d'air.

Toutes les cuves sont reliées par des tuyauteries et vannes, avec pompe et flexible de dépotage différents pour chaque qualité d'huile ; un tableau centralise toutes les manœuvres. Les cuves sont peintes intérieurement avec une peinture spéciale.

Une installation de traitement permet une filtration et une centrifugation très efficaces des huiles.

Telle qu'elle se présente, l'installation du Chastang est certainement, sinon une des plus spectaculaires, tout au moins une des plus remarquables dans les dernières réalisations de l'E.D.F. Esso Standard peut être fière d'en assurer la lubrification.

La production moyenne annuelle estimée doit constituer un minimum.

Le groupe mis en service récemment produit régulièrement plus de 2.000.000 KwH par jour.

Si le coût total de ce genre d'installation nécessite des investissements très importants (de l'ordre de 15 milliards) il ne faut pas oublier que leur production permet un amortissement sur quelques années, six à sept ans pour le Chastang qui est actuellement une des centrales *les plus économiques d'Europe.*

L'effectif de la centrale, en temps normal d'exploitation, est de 25 personnes, y compris le chef de la Centrale.

Souhaitons que les crédits distribués par l'Etat demeurent toujours aussi rentables !

A. BLUM, *Ingénieur D.S.O.*

Nous terminerons cet exposé en remerciant les ingénieurs des Constructeurs et de l'E.D.F. et en particulier M. B. Léo, ingénieur en chef à la Région d'équipement hydraulique Massif Central II qui, très aimablement, nous ont procuré la documentation nécessaire.

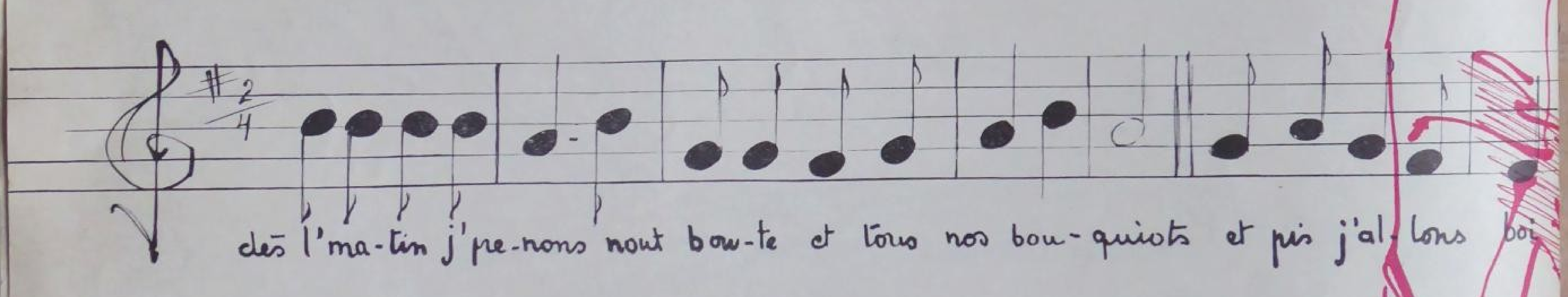
DE VIGNES EN GRAPPES DE GRAPPES EN HOTTES DE HOTTES EN CUVES

Vendangeons à travers le temps et les traditions de nos provinces

Voici Septembre, le Mai de l'Automne

Il faut le prendre comme Dieu le donne

Sur la route de Châtillon
Et allons en vendanges
Sur la route de Châtillon
Et allons en vendanges
Se promenaient trois fiers lurons
Tortille - Broquille
Marchand de chevilles
S'moquant d'la famille
Embrassant la fille
La belle-mère et le vieux
Par derrière la maison
Et allons en vendanges les raisins sont bons
Et allons...



Pendant un an il a bien soigné ses vignes :

— Les labours d'hiver à la « houe »
— La Taille de Mars à la « serpette »
— Le marcottage des « noues » en avril
— Le « poivrinnage » des vieilles souches et « l'ébourgeonnage » de Mai
— Le « liage » du bourgeon à la paille ou à l'osier en juin
— L'« édurgeonnage » des gourmands à la petite faucille à dents en juillet.

Les binages — et tant d'autres soins — et tant d'autres peines, il essuie le front du revers de la main ; repousse son chapeau vers le plein de sa tête et cligne des yeux sous le soleil. Bientôt la récompense :

Offrandes et Dons

Un nouveau labeur va commencer, mais avant il faut remercier le ciel, et, pourquoi pas, demander une bénédiction nouvelle.

— En Bourgogne et en Franche-Comté, c'est le présent du *Biou* ou *Biot*, où l'on dépose les premiers et les plus beaux raisins sur l'Autel de la Vierge. Il arrive qu'il soit porté à dos par quatre hommes qu'escortent tous les propriétaires vignerons.

— En Brie comme en Champagne, on fixe pour la « *précoce* » une grappe de raisins à la main de « Marie ».

— Alors que c'est plus modestement en Ile-de-France, dès le 15 août, le don de « *Madeleine* » raisin noir, très hâtif, que les vieilles femmes placent devant les statuettes de la Vierge, cette vierge toute rongée qui ressemble si fort à toutes les autres vierges ornant encore aujourd'hui les pignons des granges et des maisons.

Et le raisin se colore, il commence à tourner, il est pour les maraudeurs une bien juteuse tentation. Il faut la protéger — comment ? — Tout simplement en confiant la garde des pampres lourds de fruits aux « *messiers* » gardes-vignes, choisis parmi tous. Ils parcourront armés de « *l'arbane* » (hallebarde), jour et nuit, les vignes à surveiller. Pendant que tous les autres prépareront les outils, les nettoieront et abreuveront à l'eau les hautes cuves de chêne, cerclées de fer. Puis, ils aiguiseront les serpettes.

Maintenant le temps est venu...

M. le Maire fait sonner les cloches pour réunir les vignerons en une « *Assemblée* » au cours de laquelle, ils décideront du jour où débuteront les vendanges, toutes faites ensemble, il faut bien empêcher que les « grapilleurs » passent d'une vigne vendangée à une autre qui ne l'est pas. Le jour est fixé, ils sont tous d'accord, le *tambour* va battre dans les



rues du village et des hameaux voisins le « ban des vendanges ». Les vendangeurs et les vendangeuses sont prévenus, ils n'ont plus qu'à se présenter sur la place munis d'une « cuiller » qu'ils remettront au propriétaire vigneron comme gage d'embauche.

Dans les vignes

... Les équipes se répandent armées de serpettes, elles se mettent au travail, joyeuses, la chanson aux lèvres, les filles ont bientôt le visage tout barbouillé de « teinturier » — les compagnons s'en donnent à cœur joie — il sera si simple ensuite de les débarbouiller avec des baisers, les filles se défendront mollement bien sûr, car c'est un honneur que d'avoir le visage tout couvert de « noirot » surtout en Bourgogne et en Ile-de-France. Les Dauphinoises et les Provençales feront « museau des vendanges ».

Et l'on se baisse souvent, on se redresse tout autant, le raisin tombe dans le « vendangerot » (panier d'osier en Bourgogne), on le transporte à dos d'ânes ou d'hommes dans les « bennes de bois » (Dauphiné) — les « bacholles » (Auvergne) — les « bachoues » (Ile-de-France), on le transporte à travers les vignes vers les « gueulebées » (grands baquets de bois) ou les « comportes » installées en bordure du chemin. Les grappes éclatantes et veloutées seront foulées et écrasées au pilon puis précipitées dans la cuve.

Vendanges sont faites...

On les couronne d'un plantureux repas, c'est le « gobine » en Ile-de-France le « cochelet » en Champagne — la « polée » en Bourgogne.

Les farces les plus grosses sont de rigueur. Vive la *fête des vendanges* où tout le pays est en liesse. Un « maître des vendanges » ou « roi des vignerons » souvenir du Bacchus de la Grèce antique et du Bemilouc de la Bourgogne gauloise, monté sur un âne, s'avance gravement tout couronné de pampres au milieu de ses sujets qu'il invite à danser jusqu'au matin, à boire et à chanter.

Le Vigneron et la Cuve

Il surveille la montée du « moût ». S'il s'échauffe, il donnera mauvais goût à la cuvée et tous nos vignerons — amis et voisins — fils et filles — cousins et cousines — pieds nus, pantalons ou jupes relevés, éprouvent au contact de leurs jambes, les points où se rencontre le plus de chaleur et que le jus doit rafraîchir. La fermentation dure cinq, six, sept jours, puis s'éteint.

Il faut tirer le vin « premier » et se réjouir encore

Les baquets de bois « tinet » ou « jale » sont prêts, la « canelle » est déficelée, le vin jaillit à flots pressés et va bientôt remplir les futailles du cellier. Une fois de plus, les amis du maître vigneron sont là, tous — depuis l'aube, ils vont goûter.

Debout sur un tonneau — auprès de la cuve — la maîtresse déplie une serviette bien blanche, aligne un broc, des verres, du pain de ménage, du fromage et des noix qui feront mieux apprécier le vin et le *trouver bon.*

Sa « robe » est-elle vive et brillante ? Est-il « franc de goût ? ou fruité ? A-t-il de la « mache » ? Ce qui est certain, c'est qu'il va faire tourner plus d'une tête.

La « mère goutte » est bue. C'est le vin des amis. On en mettra quelques bouteilles à vieillir.

De la cuve au pressoir... toujours la tradition

Les hommes transportent à la hotte, sur la « maie » du pressoir les résidus des grappes. Lorsque la cuve est vidée « à fait », que l'on a mis avec la hotte la javelle de paille qui, devant la bonde tamisait les pépins, ainsi que la lourde pierre qui l'immobilisait, on entasse par-dessus le marc de lourds blocs de bois, puis l'écrou de presse, « l'enfant » descend de sa charpente et les « mareux » tournent... tournent... en attendant le banquet qui les fêtera.

Banquet des mareux

Un bachot de 40 litres au moins sera placé sur le haut d'une immense tablée. On boira à grand coups de bocs et on chantera. Et chaque chanson finie, les buveurs se verseront une nouvelle rasade en hurlant à tue-tête :

« Toute chanson qui perd sa fin
« Mérit' toujours un coup de vin.

Saint-Vincent, patron des vignerons

Ses adjoints, Saint-Paul et Saint-Vernier. Il a été martyrisé, déchiré par des crochets de fer, exposé sur un gril ardent, puis jeté aux bêtes. Rien ne le prédisposait à devenir le patron de cette joyeuse corporation et, pourtant, tous les vignerons de France le fêtent avec ferveur. Dans Vin... cent... il y a vin, c'est peut-être là toute l'explication. On le représente généralement portant la dalmatique, avec un livre ou une palme à la main, une grappe de raisin ou une serpette dans l'autre. Il est porté bien des fois à travers la campagne et à ses pieds reçoit quantités de bouteilles.

« S'il pleut le jour de la Saint-Vincent (22 janvier)
« Le vin monte aux sarments.

Qu'il pleuve donc ce jour-là et les vignerons fêteront encore plus joyeusement leur saint patron.

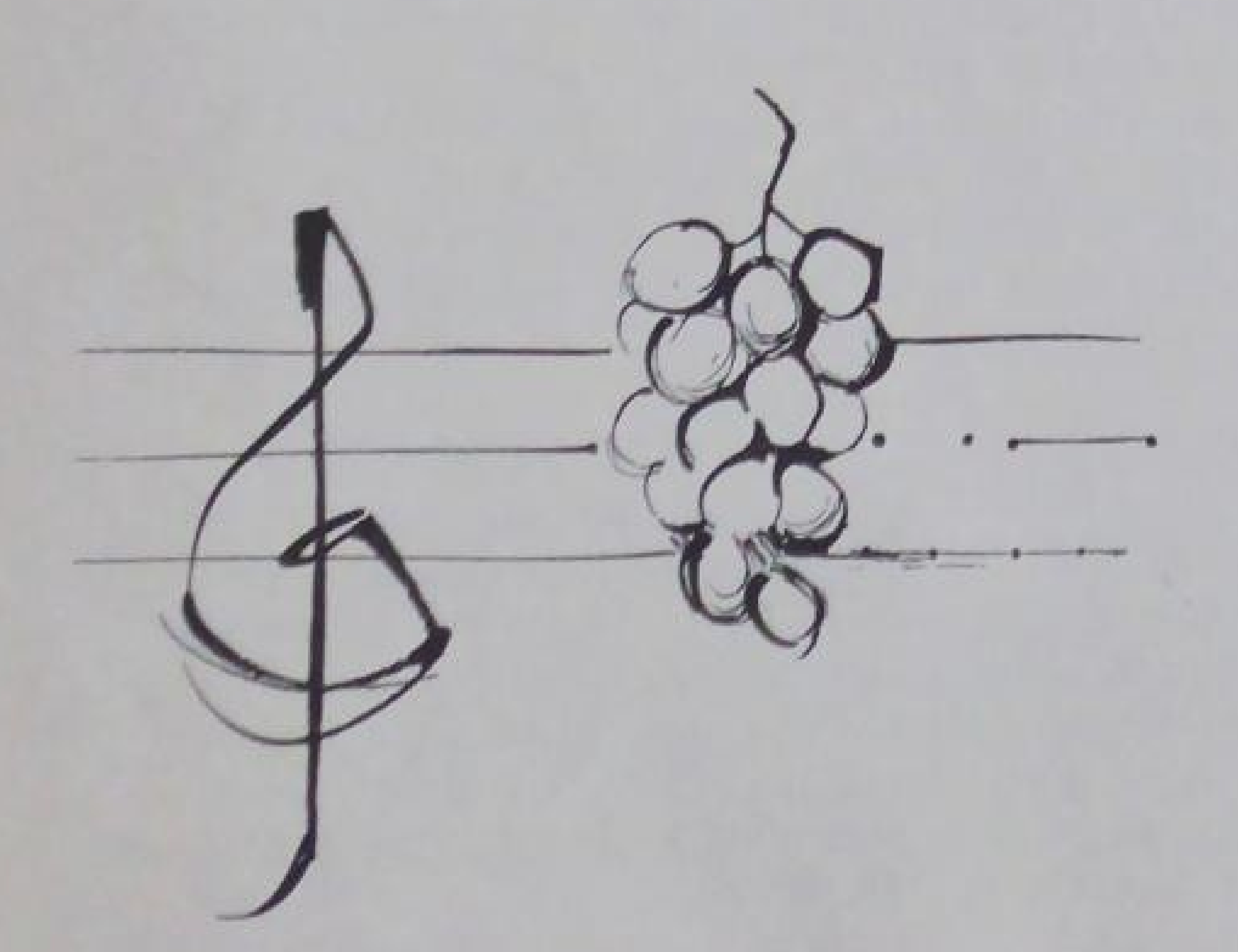
Ils se rendront, dès le matin, chez le privilégié qui a la garde du Saint, ou du bâton de Saint-Vincent. Prescriptions : ne pas oublier de saluer la statue en entrant dans la maison, sinon le délinquant sera couché sur le ventre et recevra une maîtresse correction donné à coup de pelle à marc. Puis le doyen fera l'appel des « compagnons du bois tortu » et, à genoux, tous entonneront un chant dont chaque couplet est dédié à un groupe de travailleurs de la vigne. Ensuite, ce sera le départ pour l'église, « bâtonnier sortant » en tête, il portera la bannière, tandis que le « bâtonnier prenant » (futur propriétaire du saint) tiendra le cierge. A une respectueuse distance, les suivront « les musiqueux » aux chapeaux enrubannés, qui précéderont de leur musique criarde quatre jeunes vignerons portant la statue du saint, enguirlandée de branchages et de raisins soigneusement conservés. Viendra ensuite le gros de la compagnie. Après la messe, la statue ou le bâton de Saint-Vincent sera remis au bâtonnier prenant. C'est là un honneur coûteux, car celui « qui rend le Saint » doit offrir la collation à ses confrères, qui savent tous bien boire et bien manger.

« Pour rendre le Saint convenablement
« Il faut au moins vendre une vache.

La maîtresse de maison arrangera au Saint une petite niche, dans son armoire, gage de bonheur et de réussite. A lui maintenant de jouer le rôle du Dieu domestique. Bien des vigneronnes viendront lui demander des faveurs.

Enfin, ... le 11 novembre, jour de la Saint-Martin, on goûtera le vin nouveau.

« Saint-Martin boit le bon vin
« Et laisse l'eau courre au moulin.





Çà et là...

La grappe à la nativité (15 août)
Commence sa maturité.

Arrosons-nous la dalle... dalle
Arrosons-nous la dalle du cou
(Auxerrois)

Il y a trop de vin dans ce monde pour dire la messe.
Il n'y en a point assez pour faire tourner les moulins.
Donc, il faut le boire.
(Grimod de la Reynière)

Salut aux vignerons
Qui font rire la France

Quand on passe à Vougeot - Respectueusement
On doit présenter l'arme à la vigne féconde
Qui mûrit dans son clos le roi des vins du monde.
(André Rivoire)

Celui qui planta le provin
Au beau pays de France
Dans l'éclat du rubis du vin
Y sema l'espérance.



— Monsieur le conseiller, lequel préférez-vous, du Bourgogne ou du Bordeaux ?

— Madame, répondit d'une voix druidique le magistrat ainsi interrogé, c'est un procès dont j'ai tant de plaisir à visiter les pièces que j'ajourne toujours à huitaine la prononciation de l'arrêt.
(Brillat-Savarin)

Trois vignobles sur un mont
Trois églises dans un vallon
Se trouvent en masse dans toute Alsace.

Un trait signale le gourmet : il boit à la fois, mais il casse le boire. Suivant une vieille expression : procède par repos et va en avant à petits coups...

L'ordre des boissons est : des plus tempérées aux plus furieuses et aux plus parfumées.

Si pour avoir trop bu la nuit
Vers le matin il vous en cuit
Dès le matin, reprenez la bouteille
Le remède fera merveille.
(Ecole de Salerne)

Vin ! Puissant réconfort des malades,
Et tisane des bien portants.
(Raoul Ponchon)

BIBLIOGRAPHIE

Menou-Lecôtre
« Village de France »
(Bourrelier)

Arnold van Gennep
Cl. et J. Seignolles.





• *L'industrie du pétrole à la Foire de Rouen.*

L'industrie du pétrole a répondu à l'appel du Comité d'Organisation de la Foire-Exposition. Les quatre Sociétés qui raffinent en Basse-Seine: Compagnie Française de Raffinage, Esso-Standard S.A.F., Shell-Berre, Socony Vacuum Française, se sont groupées pour installer à la Foire un stand où le public peut se documenter sur l'industrie du pétrole en général et sur l'importance de la région rouennaise dans le domaine du raffinage.

On trouvait dans ce stand :

- Un tableau montrant les différentes utilisations du pétrole.

Une carte lumineuse du tracé du pipe-line Le Havre-Paris.

Et six dioramas montrant ce qu'a apporté le pétrole à l'entretien du réseau routier, à l'industrie, à l'agriculture, à la vie familiale, à la navigation et au transport.

Les quatre raffineries de Basse-Seine raffinent 42,5 % du pétrole raffiné en France. En 1952, ces quatre raffineries traiteront 90 % des huiles consommées en France.

(*Extrait de Paris-Normandie*)

• 912.459 *logements terminés.*

Au lendemain de la guerre, la France comptait 500.000 logements totalement sinistrés et 2 millions de bâtiments de toute sorte plus ou moins atteints. Aujourd'hui, 768.889 logements partiellement sinistrés sont reconstruits et 143.570 logements nouveaux sont déjà occupés ou sur le point de l'être. La part des dons américains est de 138 milliards de francs, soit un cinquième environ de la totalité des investissements qui ont été consacrés à la reconstruction.



• *La consommation de supercarburant à travers la France.*

En 1951, il a été consommé en France 3.875.249 m³ de carburant auto, dont 680.513 de super. Ce dernier représentait 17 % de l'ensemble, mais cette proportion est très loin de se retrouver partout.

Dans les Alpes-Maritimes, elle s'élève à 40 %. La vente du super atteint 30 % du total dans les Bouches-du-Rhône, 25 % dans la Seine, le Rhône, le Var.

Elle tombe en revanche à 10 % et au-dessous dans de nombreux départements ruraux (Morbihan, Creuse : 10 %, Mayenne : 9 %, Vendée, Deux-Sèvres : 7 %). En Corse, le super est pratiquement inconnu (moins de 1 %).



● *M. Lebrun réunit au « Moulin de Berri » les anciens monteurs du Département Construction et Entretien.*

Le 3 juin dernier, M. Lebrun, chef du Département Construction et Entretien, réunissait au Moulin de Berri plusieurs des anciens monteurs de son Département en vue de leur remettre leurs insignes d'ancienneté.

Assistaient à ce déjeuner plein de cordialité :
M. Viani .... 30 ans de service ;
M. Leroy .... 20 ans de service ;
M. Jollivot .... 20 ans de service.

Par ailleurs, M. Guiraud, monteur électricien à ce Département, avait été également convié pour recevoir le chèque de 50.000 francs ainsi que la lettre de félicitations personnelles de M. Scheer pour sa très intéressante suggestion mise en application dans un certain nombre de dépôts et qui facilite grandement le remplissage des camions-citernes.

Etaient également présents à cette réunion, MM. Quillon et Prokhoroff qui profitèrent de cette occasion pour féliciter les nouveaux promus.

DÉPARTEMENT NAVIGATION

● *M. Cavan, chef Mécanicien d'« Esso Provence » fait ses adieux à la Navigation.*

M. Robert Caven, chef mécanicien de 1re classe de la Marine marchande vient de faire ses adieux à la navigation en quittant le M/T « ESSO PROVENCE ». Par un curieux concours de circonstances, ce navire et l'« ESSO GUYENNE » ont été les deux seuls à bord desquels cet officier a accompli ses vingt-cinq années de carrière au service de notre armement.

C'est pourquoi, à bord de l' « ESSO PROVENCE » une coupe de champagne servie dans le carré des officiers a permis au novice machine Paul Guillou de remettre à M. Cavan une splendide montre-bracelet en or, portant gravés le nom du navire et la date de ce présent, fruit de la collecte à laquelle tous les membres de l'Equipage avaient tenu à participer.

Un déjeuner fut offert ensuite à M. Cavan par le capitaine J. Collot, Commandant, entouré du chef de l'Armement et des membres de l'Etat-major du navire.

Encore quelques mois à courir, et M. Cavan prendra une retraite bien méritée, à laquelle nous souhaitons que la montre offerte par ses collègues marins ménage des heures agréables, notamment par l'évocation de tous les souvenirs amicaux qu'il emporte avec lui.

● *Mutation du Commandant Lerat.*

Le programme des constructions navales envisagées par notre Armement a rendu nécessaire qu'une personne qualifiée soit chargée d'en suivre l'exécution.

Ce soin a été confié au Commandant Albert Lerat le 1er avril dernier.

Capitaine au long cours, entré le 2 août 1927 au service de la Société Auxiliaire de Transports, devenue depuis lors notre actuel Département Navigation, cet officier a débuté comme lieutenant à bord du « JOHN J. HOFF ».

Sa navigation a été marquée d'embarquements en qualité de lieutenant, second capitaine, et enfin capitaine depuis juillet 1933, à bord de presque tous les navires de notre flotte : « GÉNÉRAL GASSOUIN » (devenu l'actuel « ESSO GUYENNE », « PETROLÉINE », « STANASPHALT », « PETROPHALT », « JUNIATA », « MARGUERITE FINALY » (aujourd'hui « ESSO PROVENCE »), « LÉON MARTIN », « RIEDMANN », et, depuis avril 1947, sur le « GRAVENCHON » devenu « ESSO FRANCE », l'un de nos trois pétroliers long-courriers turbo-électriques du type T 2, auquel sa bonne tenue a souvent valu les félicitations de la Commission de visite.

Un sauvetage en mer Rouge, il y a deux ans, a justifié pour son capitaine la médaille d'argent décernée par la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés.

M. Lerat a pris ses nouvelles fonctions à l'occasion de la construction du M/S asphaltier « ESSO LE CAROUBIER ».

Ultérieurement, il prendra en charge, dès sa mise sur cale à Penhoët, le Supertanker de 26.000 tonnes dont la construction, comme on le sait, a été décidée par Esso Standard.

Le Département Navigation souhaite cordialement la bienvenue au commandant Lerat dont la nouvelle activité ne peut être qu'heureusement servie par la précieuse expérience acquise au cours d'une longue carrière à la mer.

DÉPARTEMENT TRANSPORT FER ET ROUTE

● *M. Young en visite à.... Persan-Beaumont.*

Le 2 mai dernier, M. R.B. Young, accompagné de M. Brousse, a visité l'atelier de réparations de wagons du parc Esso Standard situé à Persan (Seine-et-Oise).

La photo a été prise à l'occasion de cette visite au cours de laquelle M. Young a adressé ses félicitations et celles de la Direction générale au personnel et à la Direction de l'atelier pour les excellents résultats obtenus en 1951, en matière de sécurité. Le taux de fréquence enregistré a été de 15 (contre 82,5 en 1950).

Il est de loin le meilleur de cette installation jusqu'à ce jour.



PORT-JÉROME



La photographie représente les membres de ce groupe : MM. Bédard, Buan, Carre, Chappey, Dirlick, Imhof, Mercier, Picard, Raine, Vérité, accompagnés de MM. André et Liziard de la Raffinerie de Port-Jérôme, devant les échangeurs de l'Unité de Déparaffinage au Propane.

● *Visites documentaires des Raffineries par les Cadres et Agents de Maîtrise de la Région Parisienne.*

Dans le cadre de la formation professionnelle sont organisées, depuis juin 1950, des visites des raffineries de Port-Jérôme et de La Mailleraye.

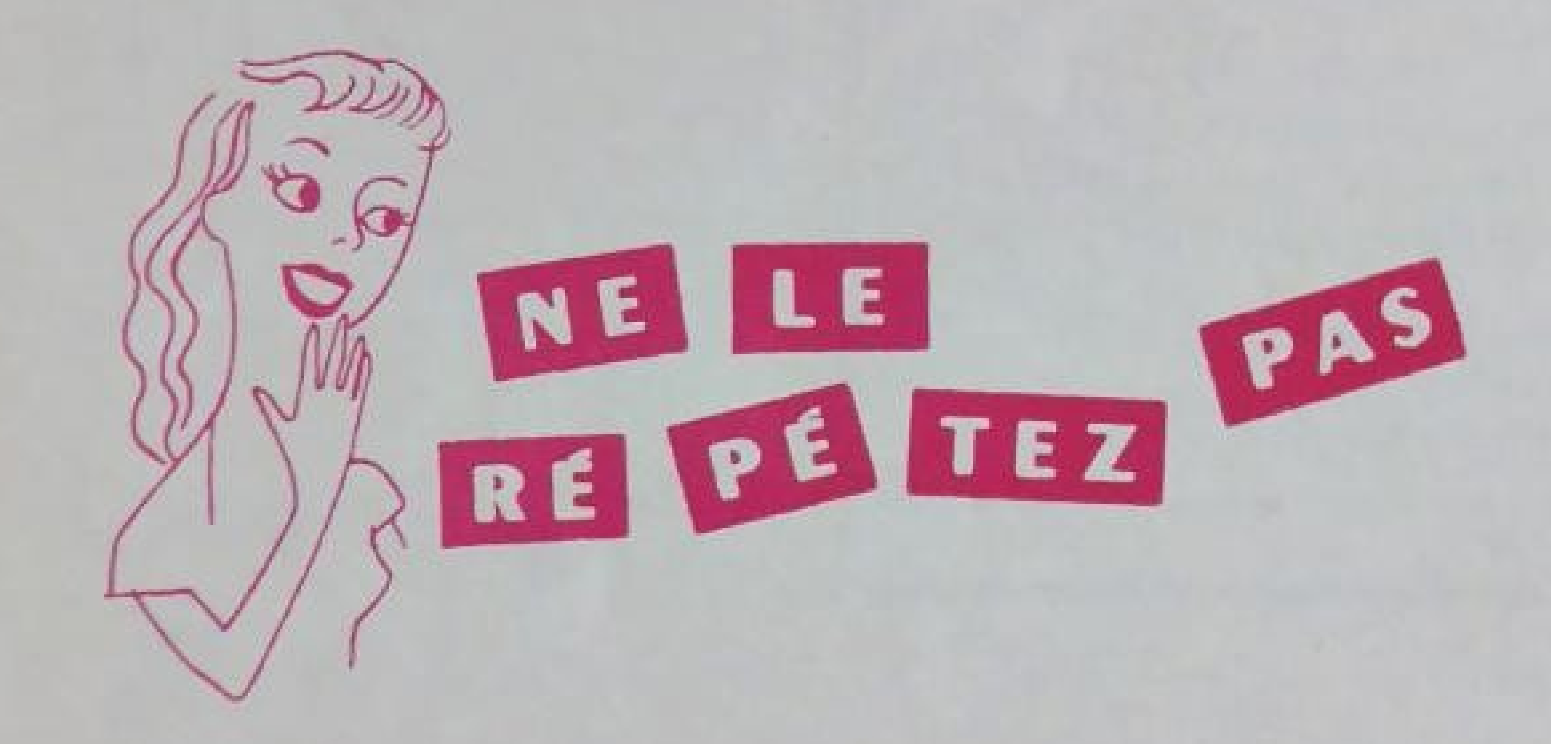
Ces visites ont répondu au désir d'un grand nombre de collaborateurs qui, au Siège social comme dans les installations de la région parisienne, quelquefois après 20 ou 30 ans de service, ne connaissaient de leur industrie que ce que leur travail quotidien leur en avait appris et qui ignoraient ce que pouvait représenter une raffinerie moderne de pétrole.

Les visites, prévues tout d'abord pour les cadres et agents de maîtrise des usines de la région parisienne ont ensuite — et jusqu'ici — été étendues aux cadres et agents de maîtrise du Siège social et du Siège des Divisions Nord. Elles durent deux jours ; en principe, chaque semaine, un groupe de 10 personnes prend à la gare Saint-Lazare le départ pour Port-Jérôme, où une personne est spécialement chargée de les accueillir et de les piloter dans la visite qu'elles font de la raffinerie. Cette visite débute l'après-midi du premier et se termine le matin du second. L'après-midi de cette seconde journée est remplie par la visite de la raffinerie de La Mailleraye et le retour sur Paris.

L'intérêt de ces visites est apparu indiscutable aux personnes qui y ont participé, par la vue générale qu'elles donnent des raffineries, en même temps qu'un aperçu schématique des opérations qui y sont effectuées. Cet aperçu est suffisant toutefois pour permettre, même aux profanes, d'avoir une idée assez précise du fonctionnement des installations.

Le 20[e] groupe organisé pour les cadres du Siège social et du Siège des Divisions Nord a été reçu le 28 mai à Port-Jérôme. Il porte à 260 le nombre de personnes ayant bénéficié de ce programme.





C'est de l'exploitation fluviale que nous viennent aujourd'hui deux bonnes histoires.

POUSSEZ-VOUS !...

La première est une vieille histoire. C'était à l'époque ou la Société faisait photographier, à Saint-Ouen, les unités de sa flotte de chalands-citernes. Sur la rive, le photographe derrière le classique trépied, la tête enfouie sous le non moins classique chiffon noir. Sur la Seine, les chalands, automoteurs et tractionnés, défilent devant l'objectif comme des " starlets " sur le Pont d'Argent. Malgré la difficulté de mettre en place les chalands et de les immobiliser au milieu du fleuve sans trop gêner le trafic normal, tout va à peu près bien jusqu'au moment ou c'est " l'Audonien " qu'on photographie. Rien à faire, il est plus long que les autres et déborde de la proue et de la pompe du dépoli de l'émule de Daguerre ! Alors celui-ci, sans s'émouvoir et sans même sortir la tête du funèbre voile, de s'écrier avec un expressif geste de la main droite : " Poussez-vous un peu, s'il vous plaît ".

L'autre histoire est plus récente : elle se situe en plein été. A cette époque, les bureaux de Saint-Ouen reçoivent un coup de téléphone du Siège (ne précisons pas de quel service) et une voix pleine d'affabilité et d'innocence demande : " Pensez-vous qu'au cours de l'automne, nous aurons des crues abondantes ? " A quoi, M. H. L... répondit : " Vous faites erreur, Monsieur ! Ici, c'est la Navigation fluviale, ce n'est pas Mme de Thèbes ! ".

LA KERMESSE HÉROIQUE

... Quelqu'un du Siège... rencontre dans un couloir du 82... un brave prêtre... qu'il lui semble avoir déjà vu quelque part...

" Excusez-moi, Monsieur l'Abbé... mais il me semble vous reconnaître. "

" Effectivement, répond le prêtre, vous ne m'êtes pas inconnu non plus... "

Après quelques minutes de recherche les deux interlocuteurs s'aperçoivent que l'un a baptisé l'une des filles de l'autre...

" Mais, Monsieur l'Abbé, me permettez-vous de vous demander ce que vous venez faire à Esso Standard ? Avez-vous besoin de fuel pour chauffer votre église, d'huile pour votre vélo-moteur ?

" Non, non, mon cher ami, voici ce qui m'amène... J'organise prochainement pour les pauvres de ma paroisse une vente de charité, une sorte de petite kermesse... alors, je viens voir votre chef de publicité pour lui demander de me prêter vos guirlandes de petits oriflammes Esso Extra... Cela fait tellement gai !... "

LA COMMÈRE





ICI, D.N.O. PASTICHE !

Présentation

Ah ! pour la joie de tous, daignez qu'on vous présente,
Des portraits facétieux dont le comique enchante.
Vandales, les auteurs écorchent les Grands Hommes,
Associant la satyre et l'esquisse bouffonne.
L'un d'eux, mordant, avec esprit crayonne ;
L'autre plagie, copie sans vergogne, ou assomme !
Tous deux seront flattés si vous daignez les lire
Et bien plus satisfaits s'ils ont su vous faire rire !

L'ECHO PASTICHE

(à la manière de José Maria de Heredia)

Le chauffeur

Casquette sur les yeux dans le jour matinal
Accroché au volant, il fonce sur la route
Evitant de l'agent le sifflet qu'il redoute (1)
Et dispensant partout un produit idéal.

Bien sanglé dans son bleu et non sans élégance,
Il porte fièrement son écusson Esso,
Courtois, bon diplomate (2) et méprisant les sots
Il soutient tout le jour une vive cadence.

Toujours de bonne humeur, courageux quand il faut,
Fier de son métier, il proclame bien haut
Qu'*aucun autre à son gré ne pourrait lui complaire* (3).

Va ainsi tout le jour *livrant plaine et montagnes* (4)
Ambassadeur parfait, travailleur exemplaire,
Sait se faire apprécier des villes et des campagnes.

L'ÉCHO.



1



2



3



4

A la recherche du trésor

Des travaux ont dû être entrepris récemment à l'Esso Service qu'Esso Standard possède place Agénor-Bardoux, à Bourges. Ces travaux ont vivement suscité l'intérêt des Berruyers, car à cet emplacement existait, il y a très longtemps, un cimetière. De plus, une légende court au sujet des anciens occupants de ces lieux :

Bien des gens sont convaincus, dans la bonne ville de Bourges, qu'il y avait dans ce quartier un fabuleux trésor, qui aurait, paraît-il, appartenu aux Templiers, aussi chaque fois qu'on est appelé à creuser dans ce quartier, l'opinion publique se passionne et chacun rêve d'une fortune aussi extraordinaire que rapide.

En réalité, les fouilles auxquelles notre Service Exploitation a fait procéder en vue de l'augmentation de stockage nécessaire à la station, n'ont réussi, une fois de plus, qu'à troubler dans leur dernier sommeil les pacifiques occupants de ce quartier souterrain.







Nous ne savons pas si le trésor a jamais existé, mais ce que nous pouvons garantir, c'est que les personnages à qui on l'attribue auraient été de force à le défendre, si l'on en juge par les ossements mis à jour dont les dimensions sont très supérieures à celles d'un homme de grande taille de notre époque.

Au cours des fouilles, un sarcophage a été découvert, ainsi que de larges dalles revêtues d'inscriptions.

Nous souhaitons que ces découvertes permettent aux archéologues, qui se passionnent sur cette question, d'éclairer encore davantage le passé déjà si riche de la cité berrichonne.

« Esso-Baladins » présente...

« Esso-Baladins » (c'est le titre que s'est attribué le groupe artistique de la D.N.O.) donnait sa « grande première » jeudi 28 mai à 18 heures, dans la salle de restaurant, rue Cortambert.

Le spectacle de variétés a permis pendant 2 heures au personnel de cet établissement, ainsi qu'à quelques amis fidèles qui avaient bien voulu répondre à l'appel des organisateurs, d'assister à ce spectacle sans prétention, qui laisse beaucoup espérer de l'avenir de ce groupe.

Le « chansonnier maison », O. Delaitre, avec sa verve et son doigté habituel mit en boîte (c'est la saison pour l'Esso Extra, les petits pois, etc..., etc...), son insuccès en matière de suggestions et participait à sa manière au lancement de l'Esso Extra.

M. Cavailles (de la Comptabilité Générale), qui prétend qu'on ne peut faire plusieurs choses à la fois, nous fit la démonstration que tout en étant un parfait comptable, on pouvait être sélectionné en football pour Gênes et manier l'harmonica avec finesse.

Quant à M. Diard (de la Comptabilité Ventes), il ne soupçonnait certainement pas les talents de comique qu'il nous a révélés. Son numéro, s'il fit le désespoir de l'accompagnateur, a justifié pleinement le fou rire d'un auditoire enthousiasmé.

Nous savions M. Rousseau (du Service Exploitation) excellent violoniste et nous avons apprécié à la fois son talent et sa simplicité.

M. Ascheri (de la Comptabilité Ventes), dont la voix est fort agréable, deviendra certainement un des bons éléments de l'équipe.

M. Potentier, grand animateur de ce groupe, a acquis une maîtrise de la scène et ses différents numéros ont été justement appréciés.

M. Brissaud, du dépôt d'Orly, possède une voix puissante, dont il se sert bien déjà, mais que nous aurons certainement l'occasion d'apprécier à nouveau dans des morceaux judicieusement choisis et qu'il aura pu préparer à loisir.

Nous devons toutefois préciser à nos lecteurs que la grande vedette de cette représentation fut Mlle Denise Hoppenot (Relations Sociales) qui se sert fort bien d'une voix très agréable et sait allier beaucoup de grâce et de simplicité à un réel talent d'amateur. Ses chansons et son duo avec M. Potentier ont charmé un auditoire très agréablement surpris.

Tant de bonnes volontés de la part des acteurs et des organisateurs méritaient bien un succès. Nous sommes heureux de les unir tous dans nos très vifs compliments.



1



2



3



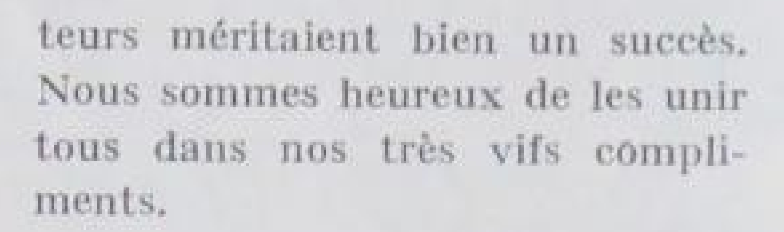
4

1. *Potentier interprète une chanson berrichonne « Car il sera cornemuseux ».*

2. *Diard et Ascheri chantent avec conviction « La pompe à bras... ».*

3. *Mlle Hoppenot et M. Potentier dans leur charmant duo.*

4. *De gauche à droite, la troupe Esso-Baladins : Marc Potentier, animateur ; Mlle D. Hoppenot, soprano ; O. Delaitre, chansonnier ; Diard, chanteur comique ; Brissaud, ténor ; Ascheri, chanteur comique également ; Rousseau, violoniste et Cavailles, harmonica.*





Départ en retraite de M. Merer

Terminant le cycle des départs à la retraite en 1952 pour la D.N.O., M. Jean Merer a quitté Saint-Ouen et ses amis le 28 avril. Bien sûr, ceux-ci ont voulu lui prouver, une fois encore, leur sympathie avant son départ, et dans une petite réunion très cordiale, M. Meliet a su exprimer, comme toujours, la pensée et l'amitié de tous.

HISTOIRE VRAIE

14 heures précises.

La camionnette publicité stoppe devant le beau garage du lieu. En jaillit, véritable catapulte, « le vendeur coup-de-poing ». C'est un homme court, coloré, dynamique malgré un demi-siècle qui ne lui pèse guère. Que non.

Au beau milieu des mécanos, lents à se remettre en train, le « Meussieu » bien, le patron sans doute.

Esso Extra rutile devant le porche. Inutile de se présenter, n'est-ce pas... Et c'est le disque qui tourne. On distingue « ... sensationnel... V.I.... publicité... formidable... pochette-surprise... petits pois..., etc..., etc...».

Ouf ! Aspiration profonde et méritée. Lors, le « messieu » bien :

— « Te casses pas, mon pote, j'suis à la Y-Oil... »



HISTOIRE MOINS VRAIE (50 %)

La nuit tombe sur la ville. La journée s'achève. Le vendeur, notre camarade Z..., de Basse-Normandie, considère avec intérêt sa petite Juvaquatre qui, pour le Jour Mai (1er du lancement) vient de vêtir splendidement une somptueuse livrée. Oh, ce bleu, ce rouge, ce blanc, en larges arabesques, et aussi ces deux mots magiques chargés, dynamités, d'une révolution (pacifique) de l'art (du graissage bien entendu).

Elle est magnifique, elle « rutile » ! Les gamins de tous les coins accourent, font cercle. — « Mince, la chouette bagnole ! »

Allons le succès est probant.

Mais il est tard, garage : fiche ! Et le portier débonnaire, à la vue basse :

— « Ça se vend bien la margarine ? »

Dame : Esso-Astra, voyons.

Mais tout de même ! ! !

D.N.O. *(suite)*



1



2



3



4

Les jeunes vétérans...

1. Regardez ce groupe sympathique. Sans aucun doute, vous supposez qu'il s'agit d'un Training, tant ils sont jeunes et souriants ! Eh bien, pas du tout ! Ils représentent à eux tous des siècles de service, jugez plutôt :

M. Eugène Bernoville (30 ans de service) ; M. Emile Jegoudez (30 ans) ; M. Bernard Le Roux (30 ans) ; M. Georges Suss (30 ans) ; M. Lucien Viel (30 ans) ; Mme Odette Colombani (20 ans) ; Mme Andrée Jitiaux (20 ans) ; M. Léon Blin (20 ans) ; M. R. Eggenschwiller (20 ans) ; M. Julien Brochard (20 ans) ; M. Georges Leboyer (20 ans) ; M. Henri Lemée (20 ans) ; M. Gaston Ropars (20 ans).

2. Et c'est avec une sympathie non dissimulée que l'assistance s'associe aux félicitations que M. Bernard adresse à M. Lemée pour ses 20 ans de Société.

3. M. Leboyer aussi a 20 ans de service...

4. Notre ami Jegoudez ne s'était pas aperçu qu'il avait 30 ans de service, son activité débordante et ses multiples occupations ne lui en avaient pas laissé le loisir !



1



2



3



4



5

On a remis des Médailles d'Honneur du Travail et des insignes d'ancienneté à Aubervilliers

1. Groupés autour de M. Lebas, transformé en géant par le photographe, de gauche à droite : M. Gendre, Mme Merer, M. Carpentier, M. Lebas, M. Perrin, M. Schreiner, M. Lamy.

2. En recevant cette médaille, M. Lamy semble voir défiler dans un film rapide les années au cours desquelles il l'a gagnée.

3. Souvent à la peine le personnel de la cantine d'Aubervilliers mérite bien d'être une fois à l'honneur ! De gauche à droite : Mmes J. Wartel, E. Cayla, J. Vallée.

4. Ces cinq ouvrières qui faisaient partie d'une équipe de onze, ont, avec leur chef d'équipe, procédé à la préparation dans un temps record de 150.000 cabas, distribués comme prime de lancement de l'Esso Extra Motor Oil, et ce, sans qu'aucune réclamation ne soit parvenue au service intéressé.

5. « En vertu des pouvoirs qui nous sont conférés... », M. Lebas remet la Médaille du Travail à Mme Merer.



M. Péniguel réunit les transporteurs - commissionnaires de la région de Reims

M. H. Péniguel, directeur de la Division Nord-Est, a réuni, le 20 mai, dans les salons de l'Hôtel du Lion d'Or, à Reims, les commissionnaires-transporteurs de la région de Reims et une partie de ceux de la région de Nancy.

On remarquait, pour la région de Reims : MM. Noure, Charles, Mida, des Etablissements Oualle, Tabary, Boussin, Georgy, Rohrbacher, Meunier, Huart ; et pour la région de Nancy : MM. Driot, Coeffard, Guy, Demange, Schwartzbrod, Tisserand.

M. Dorny et ses assistants, ainsi que M. Boillot avaient tenu à assister à cette réunion qui, pour la première fois, groupait des commissionnaires-transporteurs.

Le but était de documenter les participants sur la qualité et l'utilisation des produits Esso et de les conseiller utilement au point de vue organisation commerciale et prospection, organisation administrative, exploitation et sécurité.

Les larges échanges de vue qui suivirent chaque exposé, les suggestions faites, l'animation générale, prouvent l'intérêt que chacun apportait aux sujets traités.

Après le déjeuner, les participants assistèrent à la projection des films sur le commissionnaire-transporteur aux Etats-Unis et sur la recherche du pétrole au Canada.

M. Gaston, assistant du chef de région de Reims, tira les conclusions de cette journée de travail qui se déroula dans une ambiance parfaitement amicale.





L'inauguration de la station « Esso Service Darcy »

Les usagers de la route, tant dijonnais qu'étrangers, ne manqueront pas d'essence et ne resteront pas longtemps en panne sèche puisqu'une nouvelle station-service Esso, aménagée à leur intention rue Devosge, a été inaugurée récemment, en présence de M. le chanoine Kir, député-maire de Dijon, Me Gaston-Gérard, du commissaire central Lundy, etc...

Cette station, dotée de pompes à essence modernes et salles de lavage et de graissage munie d'appareils les plus récents, est due à l'initiative de M. Boutelain, président-fondateur du comité de la Route Blanche et pionnier de l'automobile.

Esso Standard était représentée à cette réception inaugurale par MM. Dorny, chef du Département Esso-Service ; Jobin, chef du Service Publicité, et Cœur, directeur régional.

Après avoir coupé le ruban symbolique, M. le Chanoine Kir félicita Mme Bouly, fille de M. Boutelain et propriétaire de la nouvelle station, et tint à souligner le caractère coquet de celle-ci.

A son tour, Mme Bouly tint à remercier les personnalités présentes et les services qui ont collaboré à cette réalisation.

Me Gaston-Gérard rappelle ensuite ses aventures d'automobiliste en compagnie de M. Boutelain et parle du projet de route blanche, qui reliera l'Europe du Nord à l'Orient, et de la création d'une grande gare routière à Dijon, place du 1er-Mai.

Un vin d'honneur a terminé cette inauguration.

(*Extrait du* Bien Public, *Dijon.*)



Au cours de l'inauguration de la station « Esso Service Darcy », M. le Chanoine Kir s'initie au travail des vendeurs.

• *Serviabilité (D.S.E.)*

Nous sommes heureux de communiquer la lettre suivante, nouveau témoignage de la serviabilité légendaire que l'on rencontre dans nos installations Esso Service :

« Monsieur le Chef de Service,

J'ai l'honneur de vous signaler l'extrême amabilité et la grande prévenance du couple desservant l'Esso Service de la Cluze et Mijoux, près de Pontarlier. C'est vraiment un plaisir que de faire le plein d'essence à cet endroit.

Je tenais à vous faire part de la grande obligeance de ces personnes — également constatée par plusieurs de mes collègues — cela d'autant plus qu'à notre époque la tendance est plutôt à la critique qu'à la louange.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le chef de Service, l'assurance de ma haute considération. »

B. Griener,
Légation de Suisse,
142, rue de Grenelle,
Paris, 7e.




Les autocars au départ. Au fond, la « Porte des Salinières ».


Dans les rues escarpées de Saint-Emilion.


Une vue générale durant le pique nique.


Une vue de la « course par couple ».

BORDEAUX

Pique-nique, danses et « rallye-astuce »

(sortie du 8 juin 1952)

Il était une fois... un certain Comité Divisionnaire d'Esso-Sports, dont l'une des premières décisions quelques jours après son élection fut d'annuler purement et simplement la soirée annuelle et traditionnelle, soigneusement préparée et mise au point par le Comité précédent !

Ce n'était pas un épisode d'une guerre des Comités... Des circonstances, « très indépendantes de toute volonté », étaient seules en cause, mais tout de même, comme début... c'était plutôt vexant. Et vexés, nous l'étions.

Il fallait effacer cette mauvaise impression au plut tôt, et, les beaux jours ayant entre temps fait leur apparition, il était en premier lieu décidé de remplacer la soirée par une sortie à la campagne dont le programme était tout simplement ainsi tracé :

— un agréable trajet en autocar dans une jolie campagne,

— une saine occupation de la matinée,

— pique-nique en bord de rivière, mais dans un établissement installé et confortable avec tables, chaises, boissons fraîches et café chaud d'où naturellement serait bannie toute clientèle autre que la nôtre, et enfin, pour l'après-midi (il faut ce qu'il faut) un solide programme de distractions dont la danse ne devait pas être exclue.

Et six semaines plus tard, le dimanche 8 juin, tant en autocars qu'en voitures personnelles, 150 personnes (y compris les bébés et les belles-mamans) prenaient, à 8 h. 30, le départ pour la première étape de cette belle journée : la visite de Saint-Emilion.

Qui eût cru que tant de Bordelais n'avaient jamais visité cette petite ville si proche d'eux qui, même sans être le centre de production du cru célèbre, mériterait d'être connue pour ses richesses archéologiques. Quoi qu'il en soit, depuis le haut du clocher aux 173 marches, jusqu'au bas de la ville pour la visite de la plus grande église monolithe d'Europe, et plus bas encore, jusqu'au fond des galeries où se continuent parmi les sarcophages des fouilles du plus grand intérêt, on ne rencontrait ce matin là que figures de connaissances dans les rues escarpées de la ville, dont les cailloux ronds et repolis par les passants sont bien traîtres aux chevilles citadines.

On blaguait devant la fontaine du fond de la grotte (où dit-on saint Emilion étanchait sa soif) au moment d'y jeter une pièce en faisant un vœu, mais... on jetait la pièce quand même !

Au musée, qui est en même temps la « Maison des Vins de Saint-Emilion » (il y a là une exposition de bouteilles qui vaut toutes les reliques phénico-assyro-chaldéennes du monde !), nous tombions en pleine « Jurade » et les blagueurs que n'avait pas impressionné le souvenir des moines Bénédictins « Fouisseurs » de l'église monolithe, marchaient sur la pointe des pieds et parlaient bas en présence des Jurats de Saint-Emilion, en robe rouge bordée d'hermine, bonnet carré en tête. Mais aussi ces Jurats, quelle allure ainsi habillés, quelle prestance ! Sans la robe ni le bonnet carré, l'un d'eux devait bien faire ses 300 livres ! Et ce teint, Messeigneurs, une enluminure...

Au moment du départ pour le lieu du pique-nique, quelques dames étaient encore en extase devant ces splendides représentants du « sexe fort » (que l'on peut par ailleurs et cessant un moment de plaisanter, aisément classer parmi nos meilleurs ambassadeurs à l'étranger), mais finalement sans trop de retard tout le monde se retrouvait sur les bords de la Dronne, à Coutras, au « Frais Rivage ».

Quelques petits appétits n'avaient pas tout à fait terminé leur légère collation vers 3 heures de l'après-midi quand l'orchestre,


Les lauréats du « Parcours-astuce » automobile.

amené tout exprès de Bordeaux, attaquait ses premières mesures et que commençait l'appel au départ des premiers concurrents du « Rallye-astuce » automobile.

Les premières voitures se faisaient un peu tirer l'oreille (hardie, celle-là), mais bien vite, bousculés par leurs passagers impatients, douze conducteurs prenaient, règlement en mains, le départ pour l'inconnu. Un inconnu qui sous les yeux des spectateurs se transformait au haut du premier raidillon en une jolie pagaïe : à droite ou à gauche ? Mais à Esso, tous les conducteurs sont habiles et sans une aile froissée (littérairement « sans un froissement d'ailes » eut été plus joli), chacun disparaissait, qui à droite, qui à gauche.

En les attendant, pas question de chômer : danses pour les grands, jeux pour les petits avec des prix pour tous. Mais quelle difficulté pour empêcher les tout-petits de boire avidemment le verre d'eau qu'ils devaient porter à l'autre bout du terrain, sans le renverser.

A leur retour, les concurrents du « Rallye-astuce » avaient encore à répondre à toute une série de questions bizarres : numéro de la route nationale de... à... ; nombre d'habitants des pays traversés, etc..., avant de pouvoir retourner danser.

Enfin, après quelques additions, le jury était à même de proclamer les vainqueurs de ce petit rallye, au cours duquel on s'était amusé ferme dans les voitures :

1er : M. Jean Dumas, des Relations Sociales,
2e : M. J. Armand, directeur de la Division,
3e : M. Raynaud, vendeur de la région de Bordeaux,

et de distribuer les bouteilles de champagne, constituant les prix auxquels chaque conducteur associait ses passagers, le verre à la main.

Il faudrait raconter l'animation de la piste de danse, les parties de hand-ball sur la prairie, la ténacité (mal récompensée) de quelques pêcheurs à la ligne.

Mais tout à une fin, et même les plus belles journées de camaraderie et de cordialité. A 9 h. du soir, le dernier autocar et les dernières voitures repartaient pour Bordeaux ; la nuit était chaude, étoilée, sans un souffle, une très belle nuit de juin.

Tout le monde était content. Parfait. Alors « Vive Esso Sports Bordeaux ».

Le Comité.



A MARSEILLE

Une réunion E.D.F.-Esso Standard

Le 9 juin, répondant au souhait exprimé par la direction de l'Electricité de France, à Marseille, M. H. Laffaille, directeur de la Division Sud-Est, avait chargé M. J. Marlot, adjoint Lubrifiants, de présenter aux ingénieurs, cadres et agents de maîtrise de cette Société, le sujet Pétrole, touchant notamment les questions : Recherche, Forage, Raffinage.

S'adressant aux techniciens de l'auditoire, M. Marlot traita ensuite des caractéristiques de certains produits finis intéressant particulièrement l'E.D.F. : huiles isolantes, huiles turbines mettant en relief notre dernière née : l'Esso Extra Motor Oil.

La présentation du film édité par la Chambre Syndicale : « La Course au Pétrole », concrétisa par l'image l'exposé de M. Marlot, qui reçut les chaleureuses félicitations d'un auditoire de plus de cent personnes.

M. Perrin, ingénieur en chef des services techniques de l'E.D.F. remercia vivement Esso Standard d'avoir organisé dans les locaux de l'E.D.F. une telle réunion, riche d'enseignement pratique pour son personnel.

M. Laffaille, après avoir souligné la satisfaction de la Société d'avoir pu répondre au désir de l'E.D.F., convia toute l'assistance au vin d'honneur organisé à son intention.







M. Léon Boyer part en retraite après cinquante et un ans de service

Partir en retraite après 51 ans de services effectifs, tel est l'exploit accompli par M. Léon Boyer qui, depuis la fusion avec la C.G.P., avait l'honneur d'être le doyen d'ancienneté du personnel d'Esso Standard.

Entré au Siège social de la C.G.P. à Marseille, à l'âge de 14 ans, M. Boyer occupa différents postes à la Comptabilité où il devint agent de maîtrise pour terminer sa longue carrière au sein de la Section Comptabilité Clients.

Au cours d'un vin d'honneur offert au personnel des bureaux du siège de la Division, M. H. Laffaille retraça la longue carrière de notre ami, assurant qu'il continuerait, dans notre esprit, à faire partie d'Esso Standard, et que nous l'accueillerons, toujours avec la plus grande joie, dans notre grande famille.

M. Furnon, adjoint administratif, remit ensuite à son collaborateur le diplôme d'honneur du travail décerné pour 50 ans de services, ainsi que la Médaille offerte par la Société.

Après les souhaits de longue et heureuse retraite, un triple ban d'honneur envers notre retraité clôtura cette manifestation toute de sympathie.

Pendant l'allocution de M. Laffaille. M. Furnon remet le bouton de la Médaille du Travail à M. Boyer.





AVIATION

Des avions à réaction pourront bientôt avoir des hélices

Jusqu'à présent, il était fort difficile d'installer des hélices propulsives sur les avions à réaction, car il fallait éviter, au prix de l'installation de tuyères encombrantes et lourdes, que les gaz chauds ne traversent la surface balayée par les pales. Une solution simple autant qu'originale vient d'être brevetée aux Etats-Unis. Sa nouveauté consiste à faire entraîner les hélices par les turbines du turbo-réacteur, et à aménager, au centre de cette hélice, c'est-à-dire sur son axe creux, l'orifice d'échappement des gaz éjectés. De cette façon, on évite à la fois l'installation de tuyères de déviation et le fait que le disque de révolution des pales soit traversé par des gaz incandescents. Cette nouveauté technique ne présente pas un très grand intérêt pour la propulsion des appareils dans les airs. Par contre, elle semble appelée à simplifier énormément le problème du déplacement au sol de ces appareils qui doivent à l'heure actuelle être tractés sur les pistes des aérodromes.

A bord des avions transatlantiques, il faut douze minutes pour cuire un œuf à la coque

Toute ménagère, même débutante, sait qu'il faut trois minutes pour cuire un œuf à la coque. Mais ces notions doivent être révisées quand on s'embarque à bord des clippers transatlantiques qui atteignent facilement à des hauteurs de 2.500 à 2.700 mètres. A ces altitudes, en effet, il faut douze minutes à treize minutes pour cuire un œuf à la coque. Pourquoi ? Tout simplement parce que l'eau ne bout pas à la même température dans ces régions élevées que dans nos cuisines terrestres. Il faut multiplier par quatre le temps d'ébullition si on ne veut pas courir le risque de manger des œufs crus. C'est du moins ce qu'ont déterminé les spécialistes de la station de Baltimore et ce que l'expérience des cuisiniers embarqués à bord des clippers a vérifié.



Le catapultage à la vapeur permet aux avions des départs plus rapides

Surnommée « Fronde à Vapeur », la catapulte pour le lancement d'avions, dont les essais ont été faits l'année dernière à Philadelphie à bord du « Perseus » de la Marine britannique, serait, selon une information récente émanant du département de la Marine des Etats-Unis, définitivement adoptée par les porte-avions américains. Cet appareil, qui fonctionne à la vapeur, permet des départs plus rapides et moins brusques. Son utilisation est prévue particulièrement pour les avions lourds et porteurs de bombes atomiques. Il peut en outre catapulter des chasseurs à réaction, même quand le porte-avions navigue vent arrière ou qu'il est à l'ancre La première catapulte sera montée sur le porte-avions « Hancock » de 25.000 tonnes.

Une nouvelle matière plastique pour avions à réaction

La General Aniline and Film Company a mis au point sous le nom de « Gafite » une nouvelle matière plastique transparente destinée à la fabrication des dômes de cockpit pour les appareils à réaction atteignant des vitesses supersoniques.

On sait qu'à ces vitesses le frottement engendre une chaleur qui peut sérieusement endommager ceux des matériaux de ces appareils qui ne supportent pas de fortes températures. Les matières plastiques, comme la « lucite » ou le « plexiglas » dont on fabrique actuellement ces dômes de cockpit, ne tolèrent pas des températures supérieures à 78°, alors que le nouveau produit peut être porté sans inconvénient jusqu'à une température de 138°.

Le gafite est un méthyle-chloroacrylate, produit qui a fait l'objet d'études et d'essais par d'autres sociétés américaines et

AUTOMOBILE

Pour avoir son permis de conduire à New York, il ne faudrait pas avoir de maladies de cœur

Un jury spécial vient de recommander à New York que le permis de conduire « transport en commun » ne soit délivré qu'à des individus qui aient passé avec succès un examen médical très poussé comprenant un électrocardiogramme et un électroencéphalogramme. L'examen médical devrait être répété tous les ans, et toute personne ayant eu dans sa vie une maladie de cœur ou présenté des troubles mentaux, serait éliminée. Ces recommandations ont été formulées à la suite d'une enquête menée au début de l'année sur un curieux accident qui se produisit le 7 décembre à Broadway. Un chauffeur d'autobus ayant neuf passagers à bord se tourna vers eux et leur lança : « Vous m'avez fait assez souffrir, c'est à mon tour maintenant », et brûlant un feu rouge il lança son véhicule dans un embarras de voitures. Sept voyageurs furent hospitalisés. Le chauffeur rentra chez lui et mourut deux jours plus tard. Vérifiant son passé, les membres du jury s'aperçurent que ce chauffeur avait été deux fois traité dans un asile, et qu'il présentait les troubles mentaux de la persécution !





Pour éviter l'usure des moteurs automobiles il faut les chauffer

Les moteurs à essence des automobiles n'étant pas conçus pour tourner pendant qu'ils sont froids subissent une usure très prononcée avant d'atteindre la température normale de leur fonctionnement. Il faut, en effet, de dix minutes à un quart d'heure pour porter le bloc-moteur à 65° C., et plus de trois quarts d'heure de conduite pour que l'huile du carter atteigne cette température. Comme la plupart des automobilistes privés ne se servent de leur véhicule que pendant une moyenne de vingt minutes, on se rend compte que le conducteur moyen utilise sa voiture dans les plus mauvaises conditions. C'est pourquoi un ingénieur d'une compagnie pétrolière américaine suggère l'installation d'appareil de chauffe du moteur qui présenterait de plus l'avantage indéniable de permettre le démarrage par tous les temps.

La Hollande va sortir une voiture biplace ultra-légère

Une grande firme hollandaise de fabrique d'automobiles va sortir prochainement, en série, une voiture à deux places ultra-légère, puisque son poids ne dépassera pas deux cents kilos. Les fenêtres du véhicule seront en matière plastique et la toiture en toile de lin.

Le moteur, de deux cent cinquante centimètres cubes, sera placé à l'arrière. La légère voiture possédera trois vitesses plus une marche arrière.





étrangères depuis un certain temps. Cependant son haut point de fusion — qui fait son utilité — avait fait qu'il avait été, jusqu'à présent, extrêmement difficile d'en tirer parti, et notamment d'en fabriquer des plaques.

Le gafite ne se casse pas et résiste bien à l'usure et au feu.

Les avions stratosphériques rétrécissent en plein vol

Les avions stratosphériques sont soumis à des variations brutales de température qui mettent à rude épreuve le matériel volant. Que l'on songe au fait qu'un appareil mesurant 25 mètres de long dans nos régions tempérées en mesurera 3 cm. 5 de plus sur un aérodrome tropical, mais rétrécira de 8 cm. 5 par rapport à sa longueur initiale en arrivant dans la stratosphère. Cet effet de la dilatation des corps par la chaleur entraînera donc une modification totale de 12 cm. pour l'avion décollant des tropiques. Il est en effet à noter que, aussi paradoxal que le fait puisse paraître, c'est au-dessus de l'équateur qu'il fait le plus froid dans la stratosphère : — 92° C alors qu'au dessus de l'Angleterre et de la France les températures restent comprises entre — 40° et — 60° C. Mais lorsqu'un avion se déplace dans la stratosphère la friction de l'air échauffe les parois métalliques. On a ainsi calculé que la température des surfaces extérieures d'un appareil volant dans la stratosphère à 100 km/heure serait de — 13° C, mais à 2.000 km/heure, elle serait de + 118° C et à 3.000 km/heure de + 335° C. Ajoutons que la stratosphère a une teneur en vapeur d'eau mille fois moins forte que celle de l'atmosphère au sol. On imagine ainsi, bien que les avions n'atteignent pas encore des vitesses aussi importantes, que dès maintenant il est nécessaire d'utiliser des matériaux nouveaux susceptibles de supporter sans inconvénient grave des dilatations ou des contractions dues aux extrêmes variations de température auxquelles les appareils sont soumis.



Les passagers des avions australiens auront des sièges face à l'arrière

Le Ministre de l'Air d'Australie est le premier client des constructeurs de matériel aéronautique à exiger que tous les sièges des avions de ligne soient tournés vers l'arrière de l'appareil, au lieu de faire face au sens de la marche. Il estime ainsi réduire de 25 % les décès causés par l'atterrissage forcé des avions en détresse. En effet, sous le choc bien des passagers sont très grièvement blessés lors de l'arrêt brusque de l'appareil. L'Australie est ainsi le premier pays à appliquer les recommandations de sécurité formulées dans divers pays à la suite de récents accidents. La commission américaine, composée d'ingénieurs et de médecins a, en effet, proposé le renforcement du tiers avant du fuselage des avions, l'installation d'un parachute frein dans l'empanage arrière pour ralentir la vitesse d'un appareil faisant un atterrissage forcé, l'orientation des sièges vers l'arrière, et l'installation d'appareils enregistreurs au fond du fuselage pour qu'il soit possible de connaître les événements qui ont précédé l'accident.

Toutes ces dispositions ne représentent pas plus de 1 % d'augmentation des frais de construction des avions de ligne et permettront des atterrissages « sur le ventre » dans les meilleures conditions possibles pour la sécurité des passagers.



Moteur Diesel pour avion

Une société américaine vient de mettre au point un moteur diesel destiné à équiper des avions légers. Ce moteur pèse à peine plus de 100 kg. C'est un moteur à essence du type courant, transformé cependant par l'adjonction d'une chambre de compression afin de modifier la combustion.

Monté, à titre d'essai, sur un avion de tourisme, il a, au cours d'un trajet d'environ 200 km., consommé moins de 4 litres de gas-oil, alors qu'équipé avec un moteur classique à essence, il aurait brûlé 34 litres de combustible.

La fabrication en série de ce type de moteur est à l'étude.

petites nouvelles scientifiques

Aurons-nous sous peu de la monnaie en matière plastique ?

Des spécialistes britanniques des matières plastiques sondent actuellement les possibilités de fabrication des pièces de monnaie et des billets de banque en matière plastique. Les services techniques du Ministère français des Finances étudient également la question.

Les matières plastiques utilisées pour la fabrication des pièces seraient des plastiques de la famille des phénolites et du métacrylate de méthyle, car on peut les mouler facilement et obtenir des pièces très dures. Les billets seraient fabriqués dans des matières plastiques susceptibles d'être travaillées en surfaces très minces et de recevoir des impressions, c'est-à-dire en polycrynil, polyéthylène et nylon.

Le gros avantage de cette méthode est qu'elle est très économique. Les pièces en plastiques reviendraient, dit-on, à moitié prix des pièces ordinaires.

Les patins à roulettes motorisés

Le patin à roulettes va-t-il s'élever du stade de simple distraction, à la dignité de moyen de transport ? Un inventeur allemand nous offre les patins à moteur.

Sur chacun des patins, qui affectent la forme d'un sabot, on a monté un petit moteur à deux temps de 24 cm³. Une commande de gaz par flexible permet de régler l'allure de ces « souliers-autos ». Et ils peuvent atteindre une vitesse de 40 km. à l'heure...



Le gant « smoking » à fermeture éclair

Paris vient de lancer une originale utilisation de la fermeture éclair : il s'agit des « gants smoking », qui permettent aux élégantes de fumer gantées. En effet, la fermeture éclair a été étudiée de façon à libérer deux doigts de la main pour pouvoir tenir la cigarette.

Les « cerveaux électroniques » remplaceront-ils demain les agents de la circulation ?

La circulation automobile dans les grandes villes pose les problèmes complexes que l'on sait et presque partout a été adopté le système des feux de signalisation à changement automatique. Cette automaticité pose cependant à son tour, un nouveau problème, plus important qu'il n'y paraît à première vue : certains jours, ou à certaines heures, des artères doivent assurer un débit plus considérable que d'habitude et la durée d'allumage des feux verts n'est plus suffisante pour éviter les embouteillages, tandis que dans d'autres artères elle est trop prolongée pour la circulation qui s'y fait.

On effectue généralement les ajustements nécessaires en supprimant passagèrement des feux et en faisant contrôler leur allumage par des agents supplémentaires de circulation.

On vient cependant d'essayer avec succès, à Denver, dans le Colorado, un nouveau système. Il s'agit d'un régulateur électronique qui tient compte du rythme de la circulation et modifie, en conséquence, le fonctionnement des feux. Aux intersections des différentes artères sont disposées des bandes spéciales assez semblables à celles qui, à Paris, par exemple, commandent en certains endroits l'allumage des feux de circulation. Elles servent à « compter » les voitures qui les franchissent. Les chiffres parviennent au cerveau électronique qui les interprète et allonge automatiquement la durée d'allumage des feux verts dans les artères où passe la circulation la plus dense et la réduit dans les autres.

On pense essayer prochainement ce système dans un certain nombre d'autres villes américaines, l'expérience de Denver ayant donné pleine satisfaction.

Des locomotives au secours d'une raffinerie

De très sérieux retards ayant été apportés à la livraison de matériel de chaudière, une raffinerie américaine risquait de ne plus pouvoir traiter de l'essence aviation, faute de vapeur. Pour remédier à cette situation, douze locomotives furent amenées sur une voie de triage toute proche et reliées au réseau vapeur de la raffinerie. Elles furent poussées « à pleine vapeur » vingt-quatre heures sur vingt-quatre et permirent ainsi d'éviter tout retard dans le programme de fabrication d'essence aviation.

Le pétrole permet d'éviter neige et verglas sur la chaussée...

Les conducteurs d'autobus new-yorkais arrivant au terminus central n'ont pas à se soucier de la neige et du verglas pouvant recouvrir les rampes circulaires qui permettent aux véhicules d'entrer et de sortir, car celles-ci sont réchauffées en permanence, par mauvais temps, au moyen de canalisations intérieures dans lesquelles circule un produit pétrolier particulier connu pour ses propriétés calorifiques.

... et de fabriquer de la glace

La souplesse d'utilisation du pétrole ne saurait mieux être illustrée par le nouveau procédé de fabrication de glace à partir du gaz naturel qui vient d'être mis au point. La glace ainsi obtenue est sans odeur, sans couleur, sans saveur et peut être ainsi utilisée pour la conservation des produits alimentaires.

De nouveaux progrès dans la fabrication de caoutchouc synthétique

Le caoutchouc synthétique sans noir de fumée est comparable à une chemise de smoking sans amidon : il n'a aucune force. L'amélioration de la fabrication de caoutchouc de synthèse est due, en grande partie, aux progrès réalisés dans le traitement du noir de fumée. Or, un nouveau procédé vient d'être découvert permettant d'obtenir ce noir de fumée à partir du pétrole brut et non plus à partir de gaz naturel. Les experts déclarent qu'il sera désormais possible de fabriquer des pneumatiques dont la résistance à l'usure sera accrue de 20 à 50 %.

Les herbicides ne sont pas réservés aux seuls agriculteurs

Les mauvaises herbes ne « s'insinuent » pas seulement dans les champs au milieu des cultures ; elles constituent également un problème pour tous ceux qui se soucient de la propreté et de l'esthétique d'un paysage. Aussi, dès leur apparition, les herbicides (fabriqués, rappelons-le, à base de dérivés du pétrole), furent-ils utilisés pour nettoyer les barrières, les voies de chemin de fer, les bords de route, les allées de jardin, les fossés, etc... de la folle végétation qui les envahit. L'industrie pétrolière emploie également les herbicides pour maintenir dégagé le tracé de pipe-lines.

parlons peinture

Quelle maîtresse de maison n'est-elle prise de temps à autre par un violent besoin de tout repeindre, ou plutôt de tout faire repeindre chez elle ? Mais l'opération peut présenter quelques inconvénients qu'il est possible d'éviter... en ayant tout simplement recours aux produits de l'industrie pétrolière.

L'odeur est un des premiers reproches que nous adressons à la peinture : elle est forte, désagréable, elle imprègne tout. Mais pour la faire disparaître, ou du moins en limiter les effets, il vous suffira de placer dans un coin de la pièce une casserole pleine d'eau froide que vous renouvellerez de temps en temps. Du reste cette précaution sera peut-être bientôt inutile car l'industrie pétrolière prépare, paraît-il, un solvant inodore, qui réglera définitivement le problème de l'odeur.

Quant à la technique d'utilisation, l'expérience a prouvé qu'il est beaucoup plus facile d'appliquer des couches légères que des couches épaisses, quitte à en passer une de plus. Les résultats en sont meilleurs et les efforts bien moindres. Ne vous inquiétez pas si dans l'ardeur de votre travail, des gouttes de peinture s'égarent subrepticement sur des poignées de portes, de serrures, des verrous ou viennent s'aplatir sur votre parquet. Cela n'aura rien de grave car une légère couche de gelée de pétrole ou d'encaustique passée au préalable préviendra tout ennui de ce genre, un simple coup de chiffon faisant alors disparaître les taches qu'il vous aurait fallu " avoir " à la force du poignet.

Lorsque les travaux sont interrompus, ou terminés, la conservation en bon état des pinceaux ne deviendra pas pour vous une cause de maux de tête si vous prenez soin de les entourer très soigneusement de papier paraffiné. Ils conserveront ainsi toute leur souplesse et les fastidieuses opérations de nettoyage deviendront inutiles.

Enfin, si vous ne vous servez pas de la totalité de votre pot, vous éviterez que le restant de peinture ne se transforme en une masse desséchée en le recouvrant de paraffine fondue, comme s'il s'agissait de confiture ou de conserves. Mais attention, ne vous trompez pas et ne servez pas à votre mari un pot de peinture rouge à la place de gelée de framboise !

LES CONSEILS DE TANTE JEANNE

Savez vous que...

★ Si vos enfants ont des dons artistiques, ou semblent posséder ces dons, et si vous voulez leur permettre de les développer sans cependant grever votre budget, adressez-vous à l'Institut Musical et Dramatique Professionnel, 6 bis, place des Vosges, qui est subventionné par le Conseil Municipal de Paris et dont les cours sont absolument gratuits. Les Associations " Polytechniques " : 28, rue Serpente et " Philotechniques " : 47, rue Saint-André-des-Arts, Paris (5e), organisent également des cours de diction et d'art dramatique dans divers quartiers de Paris. Il suffit pour y être admis de payer un léger droit d'inscription.

★ Si vos fils et vos filles veulent ajouter à leur instruction la connaissance de l'anglais, ce qui leur permettra d'avoir une meilleure situation dans le commerce ou l'industrie, envoyez-les au pair en Angleterre. Pour ce faire, adressez-vous aux organismes suivants : Echanges et Voyages, 30, rue Bonaparte, à Paris ; Centre de Coopération culturelle et sociale, 33, Champs-Elysées, Paris ; Centre d'Echanges Internationaux, 30, boulevard de Courcelles à Paris. Si vous désirez simplement leur trouver un correspondant, adressez-vous à la " Correspondance Scolaire Internationale, 29, rue d'Ulm, à Paris.

★ Pour être au courant des différents concours permettant d'entrer dans les grandes administrations, vous pouvez vous adresser au Bureau des Examens " Concours et Carrières ", 75 bis, rue Michel-Ange, à Paris (16e), qui vous renseignera sur les dates de ces concours.

★ Si vous souhaitez vous faire soigner les dents et si vous ne savez comment trouver l'avance d'argent nécessaire (puisque la Sécurité sociale n'opère le remboursement que lorsque tous les soins sont terminés), sachez qu'il existe, pour les personnes dans votre cas, des cliniques dentaires où vous pouvez recevoir les soins dont vous avez besoin, en payant simplement les 20 % de frais de participation (ou tickets modérateurs) qui sont toujours à votre charge. Vous n'avez, par conséquent, aucune avance à faire. Vous devez vous rendre aux adresses suivantes, munis de votre carte d'immatriculation, de votre dernier bulletin de paye et de votre carte d'identité : 69 bis, rue de Dunkerque ; 10, rue Y.-Toudic ; 22 ter, rue des Volontaires, à Paris. Les consultations ont lieu tous les jours de la semaine de 8 h. à 12 h. et de 14 h. à 19 h. 30.

★ Savez-vous qu'il existe des salles parisiennes de cinéma réservant spécialement leurs projections aux jeunes, certains jours. Ces salles sont les suivantes :
Le Rambouillet, 12, rue Rambouillet, Paris (12e). Dimanche, 14 h. 30.
Le Fagon, 7, rue Fagon, à Paris (13e), Dimanche, 15 h.
L'Alésia Palace, 120, rue d'Alésia, Paris (14e).
Le Myrrha, 36, rue Myrrha, Paris (15e). Dimanche, 14 h.
L'Ordener-Palace, 3, rue de la Chapelle, Paris (18e). Dimanche 14 h. 30.
Le Saint-Paul, 73, rue Saint-Antoine, Paris (4e). Dimanche 10 h. du matin.

La machine à écrire a 75 ans

L'inventeur en est un Américain, Latham Sholes, imprimeur dans la ville de Milwaukee.

Vers 1867, il eut l'idée de construire un clavier comportant une touche par signe alphabétique et s'ouvrit de son projet à Edison. Ensemble, ils mirent au point, en 1873, un appareil lourd et encombrant. Ce fut l'ancêtre des machines à écrire actuelles.



Quant à la première dactylographe, miss Sholes, la fille de l'inventeur, elle dut trouver sa méthode elle-même. Elle tapait avec un doigt comme aujourd'hui encore plus d'un « amateur ». Elle n'écrivait sans doute pas plus vite qu'avec un porte-plume (en mettant les choses au mieux). Du reste, on ignorait le ruban et chaque lettre devait être humectée par un rouleau avant de frapper le papier. Opération qui prenait du temps. Les commandes n'en affluaient pas moins et, en 1874, le célèbre écrivain Marc Twain utilisait régulièrement la machine. Tout en reconnaissant que celle qu'il avait achetée à prix d'or ne permettrait pas toujours de placer les lettres à l'endroit voulu, il s'avouait enchanté.

Depuis, on les compte par dizaines de millions. Et l'on s'accoutume à ce crépitement incessant qu'on entend dès qu'on pénètre dans un bureau, nos champions et nos championnes pouvant abattre leur cent lettres à la minute.

De sorte que, maintenant, si la contradiction dans les termes ne paraît pas trop forte, pour la machine à écrire le dernier cri sera le silence.

Bulletin Crépelle.

Ecrire et parler français

A plusieurs reprises, depuis quelques mois, nous avons lu l'expression : « Vous n'êtes pas sans ignorer » pour dire « Vous savez sûrement ». C'est exactement le contraire qu'on dit ainsi. Deux négations valent une affirmation. « Vous n'êtes pas sans ignorer » signifie exactement : « Vous êtes ignorant ».

Dans ce cas il faut écrire : « Vous n'êtes pas sans savoir ».

Revenons encore sur les accents qui sont de plus en plus allègrement massacrés. Le courrier commercial, les circulaires des organismes les plus sérieux fourmillent de fautes d'accents : omis, employés à tort, mis à l'envers, etc.

Rappelons quelques cas classiques :

Zone ne prend pas d'accent circonflexe.

Cru (de vin) non plus ; 95 % des viticulteurs français l'ignorent, mais cela n'en est pas moins vrai.

Tâche : besogne, travail, « boulot ».

Tache : partie souillée, salie.

Les taches faites sur nos tissus nous mettent déjà suffisamment les sourcils en accent circonflexe ; n'en rajoutez pas, s'il vous plaît, sur les étiquettes, fiches, lettres et bordereaux qui mentionnent ces hauts faits.

On écrit : **interprète.** Mais le verbe est **interpréter**. (Rien à voir avec prêter.)

— J'interprète ainsi vos paroles.

— Nous avons mal interprété votre lettre.

— Je lui ai prêté de mauvaises intentions.

Ce dernier mot nous amène à cette confusion fréquente : prêt à, près de.

— Je suis prêt à partir (disposé, décidé, entièrement préparé).



— Ils étaient bien près de se battre (sur le point).

— Ce problème n'est pas près d'être résolu (il en est loin encore).

— Nous ne sommes pas près de recommencer (nous en sommes loin, donc pas près).

C'est dans ce cas une grosse faute d'écrire : « Nous ne sommes pas prêts de recommencer » car on ne veut pas du tout dire qu'on n'est pas en état pour recommencer, mais que le moment est loin où l'on recommencera.

Pour finir, citons un mot : achalandé. Ne signifie-t-il pas pour beaucoup d'entre vous, parlant d'un étalage, qu'il est bien garni, abondamment pourvu de marchandises ?

« Magasin bien achalandé. »

Eh ! bien ! c'est une erreur que partageait il y a quelques jours encore l'auteur de cette chronique qui ferait sans doute mieux d'aller à l'école que de vouloir enseigner le français. « Achalandé » veut dire qui a beaucoup de chalands (amateurs, partisans), de clients. Ce mot n'a rien à voir avec l'étalage.

Conducteurs... attention le prioritaire de droite a-t-il tous les droits ?

Le prioritaire de droite n'a pas tous les droits, comme il est porté à le croire.

Il est présumé être en règle, mais il en sera autrement lorsque, par exemple, on prouvera qu'il allait trop vite ou qu'il n'a pas averti.

L'article 10 du Code de la route, applicable au prioritaire comme au non-prioritaire, précise bien, en effet, que :

Tout conducteur de véhicule abordant une bifurcation ou croisée des chemins, doit annoncer son approche et vérifier que la voie est libre, marcher à une allure modérée et serrer sur sa droite, surtout aux endroits où la visibilité est imparfaite.

En effet, tout conducteur, qu'il soit prioritaire ou non, doit, lorsqu'il aborde un carrefour, s'attendre à l'arrivée d'un autre conducteur, et être prêt à s'arrêter sur place.

Telle qu'elle fonctionne actuellement, la priorité de droite favorise l'imprudence, parce que ceux qui en bénéficient ne savent pas toujours que leur droit est limité, et elle donne lieu, en cas d'accident, à des difficultés pratiquement insolubles.

Bien entendu, la priorité de ceux qui se trouvent sur des routes à grande circulation doit être absolue, faute de quoi il n'y aura plus de circulation possible.



groupe artistique

•

POUR LES CINÉASTES

Un concours est ouvert aux amateurs cinéastes pour les trois formats : 8 mm., 9,5 mm., 16 mm. Ils devront réaliser un court métrage d'actualités (maximum 8 minutes de projection) sur des manifestations publiques ou familiales, sur le plan sportif, éducatif, artistique ou littéraire. Ces reportages pourront être agrémentés de titres, datés et signés par leurs auteurs.

Les films, une fois montés, devront être envoyés à M. Mariné, président du Groupe Artistique, 9, rue de Berri, Paris (8e), avant le 1er novembre. Ce concours est, bien entendu, ouvert à tout le personnel d'Esso Standard, quel que soit le lieu de sa résidence.

MUTATIONS ET PROMOTIONS

DIRECTION RELATIONS SOCIALES

Mlle Geneviève Legros, sténo-dactylographe au Siège de la Division Nord-Ouest, Section Utilités, a été mutée au Département du Personnel, Service Effectifs et Salaires.



DIRECTION APPROVISIONNEMENTS ET TRANSPORTS

M. Loïc de Lafaye, vendeur stagiaire à la Région Parisienne a été muté au Département des Achats en qualité d'employé qualifié (relance des commandes).
Entré à la Société en octobre 1950 en qualité d'aide-comptable au Département Comptabilité, il occupait depuis février dernier un poste de vendeur stagiaire à la Région Parisienne.

M. Pierre Cavy, aide-comptable à la Division Nord-Est, a été muté au Siège, Département Navigation, comptabilité.
Entré à l'Economique en 1923, il avait été transféré à la Stemco en 1929 dans l'activité Ventes, puis repris à l'Economique en 1933 en qualité d'employé au Service des Livraisons de l'Usine de Saint-Ouen, et enfin muté en 1939 à la Direction Régionale de Paris. En 1945, il avait été détaché au Comité d'Organisation des Combustibles pour gazogènes et en 1946, il avait été repris à la Division Nord-Est, Section Utilités.



DIRECTION COMMERCIALE

Siège.

M. Jacques Ribière a été muté du Département Bitumes et Emulsions, Siège, au Centre de Clermont-Ferrand.
Ingénieur de l'Ecole des Ponts et Chaussées M. Ribière était entré à la Société le 1er septembre 1950, comme Cadre débutant au Département Bitumes et Emulsions.

Mlle Renée Mary a été mutée de la Division Nord-Ouest, Section Comptabilité Ventes, au Siège, Département Détergents.
Entrée en 1930 à l'Economique, détachée en 1941 au Pool des Carburants, elle est revenue en 1947 au Secteur de Melun. Elle avait, en dernier lieu, été transférée au Siège de la Division Nord-Ouest, Section Comptabilité Ventes au mois de mars 1951, en qualité d'employée qualifiée de Service Administratif.



Division Nord-Est.

M. Claude Belloncle, entré à la Société le 21 juin 1950 en qualité d'employé au Département Esso-Service, muté ensuite à la Division Nord-Est comme démonstrateur stagiaire, vient d'être confirmé dans cet emploi.



M. Louis Dupard, entré à la Société le 1er avril 1948 en qualité d'aide-comptable à la Comptabilité Ventes de la Division, nommé ensuite démonstrateur stagiaire, vient d'être confirmé dans cet emploi.

DIRECTION COMPTABILITÉ ET FINANCES

M. Jacques Gervais du Service Etudes et Méthodes a été muté au Département Finances.
Diplômé de l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales, M. Gervais était entré dans notre Société le 1er octobre 1949 en qualité de Cadre débutant et avait effectué des stages dans différents Services Comptables et Statistiques avant d'être affecté, en septembre 1951, au Service Etudes et Méthodes.



M. Albert Troadec, garçon de bureau-huissier aux Services Généraux, a été muté au Département Comptabilité.
Il avait été engagé en février 1949 comme garçon de bureau.

DIRECTION RAFFINAGE, RECHERCHES ET DÉVELOPPEMENTS



M. L.-P. Kahn, qui était Chef du Département Coordination Raffineries et Fabrication, devient Assistant de M. A. Schlageter.
Entré à l'Economique en 1930, après avoir accompli des stages à Rouen et à La Mailleraye, M. Kahn est affecté en 1932 au Service des Travaux de la Raffinerie de Port-Jérôme. En 1933, il est nommé Secrétaire général de la Raffinerie et en 1935, Chef du Service Planning et Etudes Economiques au Département Technique. Mobilisé en 1939 et démobilisé en zone libre, il est en 1942, affecté en qualité d'Ingénieur à l'Usine de l'Estaque de la Standard Kuhlmann. Enfin, en 1945, il revient au Siège de la S.F.P. en qualité de Chef du Département Coordination Raffineries.



M. Henri Mayslich, ancien Chef du Département Inspection et Normalisation, remplace M. L.-P. Kahn à la tête du Département Coordination Raffineries et Fabrication.
Entré à la S.F.A.R. en 1933 en qualité d'Ingénieur employé à la construction de la Raffinerie, il passe, en 1934, Ingénieur à la fabrication et, en 1936, Assistant au Chef du Département Fabrication de la Raffinerie.
En 1938, il est promu Chef du Service Inspection de la Raffinerie. Passé dans les F.F.I. pendant l'occupation, M. H. Mayslich avait repris ses activités à la Société en 1945 en qualité de Chef du Département Inspection et Normalisation au Siège.



M. Julien Lesbordes, ancien Chef du Service Sécurité à la Direction Relations Sociales, assume les fonctions de Chef du Département Inspection et Normalisation en remplacement de M. H. Mayslich.
Entré à l'Economique en 1934 en qualité de Surveillant des Postes de Distribution, il avait été nommé, en 1935, après quelques mois de stage, Assistant Technique à la Direction Régionale de Nantes, puis en 1937, Inspecteur Hygiène et Sécurité au Siège.
Mobilisé en 1939, puis prisonnier de guerre, il avait repris son activité en 1945 en qualité d'Adjoint Sécurité puis, en 1946, de Chef du Service Sécurité du Siège.

M. Louis Averton a été promu Electricien au Département Construction et Entretien de la Raffinerie de Port-Jérôme.
Il avait été engagé en juillet 1950 comme aide-électricien.

M. Henri Roussel a été promu Electricien au Département Construction et Entretien de la Raffinerie de Port-Jérôme.
Il avait été engagé en juillet 1947 comme aide-électricien.

★ Ces deux ouvriers ont suivi les cours de Formation Professionnelle à la Raffinerie.

insignes et récompenses

pour longs services

Nous adressons nos chaleureuses félicitations aux collaboratrices et collaborateurs qui ont atteint 40, 35, 30, 25, 20, 15 et 10 années de service à notre Société.

DIRECTION APPROVISIONNEMENTS ET TRANSPORTS

30 ans M. Gustave Brédar.
20 ans M. Marcel Thomas (détaché au G.A.C.).

DIRECTION COMMERCIALE

30 ans M. Jean Amrheim, Département Bedfort (Lyon).
20 ans M. Paul Bisch.
M. Georges Davasse, Département Combustibles Liquides.
M. Georges Gisclard, Département Bitumes Emulsions.
M. Pierre Masson, Bitumes et Emulsions, usine de Saint-Ouen.
M. Pierre Mayer, Bitumes et Emulsions, Châteauroux.
Mme Blanche Noir, Département Personnel et Training.
M. Fernand Taillard.

Division nord-est

30 ans M. Fernand Veillard, gestionnaire au secteur de Reims.

Division nord-ouest

35 ans Mlle Fernande Donze, employée à la région parisienne.
20 ans M. Henri Capdevielle, chef de secteur de Dinan.
M. Raymond Eggenscheviller, chauffeur à l'usine de St-Ouen.
M. Barthélémy Foucher, chauffeur au secteur de Laval.
M. Eugène Gautier, caissier au siège de la division.
M. Raoul Grillard, aide-comptable au secteur de Nantes.
M. Jean Henry, caissier à Grand-Quevilly.
20 ans Mme Andrée Jitiaux, région parisienne.
M. Bernard Le Roux, chef de bureau, usine de Saint-Ouen.
M. Robert Morvan, agent de maîtrise au siège de la D.N.O.
M. Joseph Viani, ouvrier qualifié au Département Construction et Entretien à Saint-Ouen.
15 ans Mme Raymonde Ferry, aide-comptable au siège de la D.N.O

Division sud-est

30 ans M. Jules Montillot, contremaître à Lyon.
M. Jean Soave, monteur usine de Marseille.
M. Pierre Vincent, sous-directeur usine Port-St-Louis-du-Rhône.
20 ans M. Noël Biondi, chef d'équipe, usine de Port-St-Louis-du-Rhône.
M. René Miégeville, adjoint Combustibles Liquides.
M. Marins Rini, chauffeur seteur de Marseille.
10 ans Mme Jeanne Chevrier, serveuse de cantine.

DIRECTION COMPTABILITÉ ET FINANCES

30 ans Mlle Louise Lascoux (Médaille d'Honneur du Travail).
M. Albert Salin, Etats Financiers.
20 ans M. Maurice Moroy.
15 ans Mlle Odette Papinet.

DIRECTION GÉNÉRALE

20 ans M. François Bruneau (Garage).
M. René Faburel, Services Généraux.
M. Julien Truchemotte, Services Généraux.

DIRECTION JURIDIQUE

20 ans M. Victor Constant, Département Contentieux.

DIRECTION RAFFINAGE, RECHERCHES ET DÉVELOPPEMENTS

40 ans M. Georges Monthélie, Coordinateur Produits Spéciaux.

Raffinerie de Port-Jérôme

20 ans M. Marcel Avenel, grutier.
M. Eugène Billaux, calorifugeur.
M. Louis Billaux, conducteur de turbo-alternateur.
M. Roger Chapelle, magasinier.
M. Jean Creusy, actuellement en training à la Direction Exploitation.
M. Maurice Lemelle, tuyauteur-monteur.
M. Raymond Lemesle, chef-opérateur.
M. René Leprevost, aide-opérateur.
M. Eugène Mauger, magasinier.
M. Maurice Soudais, aide-électricien.
M. Raymond Soudais, forgeron.
M. René Vincent, chef opérateur.
10 ans M. Gaston Belloncle, chef d'équipe enfûteur de butane.

Raffinerie de La Mailleraye

30 ans M. Jules Genet.
25 ans Mme Odette Chatigny.
20 ans M. Adrien Petit.

Standard-Kuhlmann, usine de l'Estaque

20 ans M. Lucien Delpech, contremaître.
M. Charles Ercolini, ouvrier.
20 ans M. Eugène Piers, ingénieur.
M. Marcel Pradel, ouvrier.
M. Ange Vavuolo, ouvrier.
10 ans M. André Lestradet, chef opérateur.
M. Roger Licoppe, contremaître.
M. Robert Miribel, ingénieur.
M. Georges Seigneure, ouvrier.



M. Montillot



M. Noël Biondi



M. Marius Rini



M. Vincent

DIRECTION COMMERCIALE

Division Nord-Ouest.

M. Gérard Bowley a été nommé Contremaître Entretien à Orly.

Engagé en 1947 à la Région de Rouen comme Monteur, M. Bowley avait été muté en 1950 à Caen en qualité de Monteur-mécanicien, puis en 1951 à Orly comme Chef d'équipe Ouvriers entretien.

Division Nord-Est.

M. Roland Bourdon a été nommé Vendeur à Béthune.

Entré à la Société en 1946 en qualité d'Aide-comptable au Secteur de Beauvais, il avait été nommé quelques mois plus tard Gestionnaire à ce même Secteur. Muté en 1947 au Siège de la D.N.E., il était passé successivement à la Section Comptabilité Générale, à la Section Comptabilité Ventes, puis au Bureau Commercial. Il avait été nommé Démonstrateur le 1er novembre 1951.



M. Léon Stieffert vient d'être nommé Gestionnaire au Chantier d'Ottmarsheim.

Il était entré en août 1950 comme Aide-magasinier à ce même chantier et avait été nommé Magasinier deux mois plus tard.

DIRECTION RELATIONS SOCIALES

M. Félix Zagdoun, ancien Chef du Planning Entretien à la Raffinerie de Port-Jérôme, remplace M. J. Lesbordes à la tête du Service Sécurité au Siège.

Entré en 1937 au Département Entretien de la Raffinerie en qualité d'Ingénieur, mobilisé en 1939, puis prisonnier de guerre jusqu'en 1945, M. Zagdoun reprenait à son retour son activité à la Raffinerie en qualité de Chef des Constructions Neuves.

En 1949, il était nommé Chef du Service Planning Entretien.



DIRECTION COMPTABILITÉ ET FINANCES

M. Claude Villers, Aide-comptable au Département Bedford a été, à son retour du Service Militaire, muté au Département Comptabilité, Service Stocks et Ventes.

Sports



Au cours de la remise de la coupe du Championnat de France Corporatif, nous reconnaissons, de gauche à droite : MM. Young, Salla, Barbillat et Grébonval.

Esso Sports vainqueur de la Coupe de Ping-Pong offerte par l'Union des Chambres Syndicales du Pétrole

La finale de la Coupe de Ping-Pong, organisée par l'Institut du Pétrole, s'est déroulée au club Esso Sports en présence de M. Young et des représentants de la Direction et des clubs sportifs d'Enersport et d'Esso Sports.

Pour la deuxième fois l'équipe d'Esso Sports a remporté la coupe offerte par l'Union des Chambres Syndicales par 5 victoires à 1. Précisons encore que le Championnat de France Corporatif de Ping-Pong a été remporté par cette équipe représentée par MM. Salla, Barbillat et Grébonval.

Pour la troisième fois consécutive la Direction Approvisionnements et Transports remporte la Coupe Léon Martin

C'est la Direction Approvisionnements et Transports qui a remporté, cette année, pour la troisième fois consécutive, la Coupe Léon Martin d'Athlétisme.

A cette occasion, MM. Young, Molle et Thémoin avaient réuni les vainqueurs des départements Transports, Navigation, Achats et Approvisionnements Pétroliers, que nous reconnaissons sur cette photographie.

Esso Revue est heureuse en cette circonstance, de se faire l'interprète du personnel Esso Standard pour féliciter vivement les Athlètes de cette direction en espérant que ces félicitations ne leur porteront pas malheur et qu'ils seront encore l'année prochaine les vainqueurs. Mais ils devraient quand même penser un peu aux autres, non ?



Coupe du Pétrole

Sous l'égide de l'Union des Chambres Syndicales du Pétrole, organisateur des différents matchs opposant les équipes sportives des Sociétés pétrolières, la réunion qui eut pour cadre le magnifique stade Shell de Rueil, a vu la victoire des équipes Esso Sports qui ont remporté les Coupes de Basket, de Football, précisons que c'est la S.G.H.P. qui a gagné après des matches très disputés la Coupe de Tennis. De leur côté, les coureurs, ne voulant pas être en reste, ont eu leur part de succès en s'octroyant la victoire des différentes épreuves où ils ont eu l'occasion de prouver leurs qualités.

Nous tenons à féliciter vivement les sportifs « ESSO » qui, cette année encore, ont remporté de brillants succès, tout à l'honneur d'ESSO STANDARD.



La réunion commence... Athlétisme !



La réunion continue... Football !



Et se termine... ou... Quand le Basket boit !

CHRONIQUE SOCIALE

RÉSUMÉ DES DISPOSITIONS SOCIALES

intervenues au cours du mois de Juin 1952

DISPOSITIONS LÉGALES

● **Saisie-arrêt et cession des appointements et salaires.**

Une loi du 4 juin 1952 parue au *Journal Officiel* du 5 juin a relevé les limites, prévues par le Livre Ier du Code du Travail, de la portion saisissable ou cessible des appointements et salaires.

Ces limites sont dorénavant les suivantes :

1/20 sur la portion inférieure ou égale à une rémunération annuelle de 150.000 francs.

1/10 sur la portion supérieure à 150.000 francs et inférieure ou égale à 300.000 francs.

1/5 sur la portion supérieure à 300.000 francs et inférieure ou égale à 450.000 francs.

1/4 sur la portion supérieure à 450.000 francs et inférieure ou égale à 600.000 francs.

1/3 sur la portion supérieure à 600.000 francs et inférieure ou égale à 750.000 francs.

Sans limitation sur la portion excédant 750.000 francs.

● **Validité des billets S.N.C.F.**

La S.N.C.F. a porté, à partir du 1er juillet 1952, la validité des billets d'aller et retour de congés annuels à *trois mois.*

Cette disposition peut intéresser les conjointes et les enfants des membres de notre personnel.

Cette durée de validité s'appliquera également aux billets des Retraités et Pensionnés de la Sécurité sociale, et des « Economiquement faibles ».

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES A LA SOCIÉTÉ

● **Gratifications exceptionnelles pour l'année 1952.**

Le personnel a été informé, par une note du 12 juin 1952, du montant des deux gratifications exceptionnelles pour l'année 1952, payables en juin et en novembre.

La gratification de juin a été ainsi fixée :

1) Appointements et salaires mensuels jusqu'à 50.000 francs

10.000 francs plus 20 % des appointements et salaires du mois de juin.

2) Appointements et salaires mensuels supérieurs à 50.000 francs.

7.500 francs plus 25 % des appointements et salaires du mois de juin.

Les appointements et salaires pris en considération ne comprenaient pas l'indemnité uniforme de 1.500 francs.

Une deuxième gratification exceptionnelle, calculée de la même façon sur les appointements du mois de novembre, sera versée le 30 novembre 1952.

● **Gratification pour vingt ans de service de 20.000 francs.**

Conformément au vœu exprimé par les représentants du personnel, au cours de la réunion du Comité Central d'Entreprise du 20 juin 1952, la Direction a décidé d'accorder, *avec effet rétroactif du 1er janvier 1952,* le bénéfice de la gratification de 20.000 francs pour vingt ans de service au personnel partant à la retraite ou obligé de quitter la Société pour des raisons telles que : état de santé, suppression d'emploi, et qui aurait atteint vingt ans de service (personnel féminin : quinze ans) dans les douze mois de son départ.

● **Réunion du Comité Central d'Entreprise.**

La première réunion du Comité Central d'Entreprise, pour l'année 1952, s'est tenue au Siège social le vendredi 20 juin 1952, dans la salle de Training récemment climatisée.

Quarante-quatre membres représentant le personnel de tous les Etablissements métropolitains ainsi que l'Armement, et désignés par seize Comités d'Etablissement, étaient présents.

Après l'accomplissement des différentes formalités, M. S. SCHEER, président du Comité Central d'Entreprise, fit, sur les résultats de l'Exercice 1951, un exposé particulièrement intéressant accompagné de projections.

Après la lecture des rapports des différentes Commissions du Comité, une trentaine de questions furent étudiées et discutées au cours de cette réunion qui se déroula dans un excellent esprit de confiance et de compréhension.

Un procès-verbal détaillé a d'ailleurs été diffusé parmi le personnel de la Société.

Parlons Sécurité

Sous le titre " où l'on fait des trous dans le mur du 82 ", l'Esso Revue de Juin 1952 a publié un petit article et un certain nombre de photographies illustrant la mise en place d'une plaque sur la façade de l'immeuble du 82.

Les lecteurs d'Esso Revue ont (peut-être) été surpris par l'échelle très rudimentaire utilisée par le platrier pour exécuter ce travail en altitude.

Le service Sécurité nous demande de préciser que l'utilisateur ne faisait pas partie du personnel Esso Standard ; il est bien évident que la Société n'utilise pas des échelles de ce genre et encore moins à deux pas des représentants du Service Sécurité.

les bonnes idées paient...

COMITÉ DES SUGGESTIONS

Réuion du 13 mai 1952

1° — SUGGESTIONS PRIMÉES

PJ.483 — DIDIER-MARIE-FRANÇOISE — *Port-Jérôme*
Fr. 5.000 — *(M. Georges Evrard)*
Processus permettant la récupération plus rapide, par la Société, du montant du bordereau mensuel des Allocations Familiales.

PJ.505 — JEAN-ANDRÉ-MAURICE — *Port-Jérôme*
Fr. 5.000 — *(M. Marcel Legendre)*
Fixation d'un thermocouple sur le refoulement du distillat avant l'orifice pour permettre de régler le débit lorsque l'absorbeur est en service.

N° 465 — JEANNE-MADELEINE-SUZANNE — D.A.P.
Fr. 5.000 — *(Mme Jeanne Berthe)*
Utilisation, au Restaurant Esso du Siège Social, de tables roulantes.

N° 649 — ÉDOUARD-LOUIS-ANDRÉ — *Port-St-Louis-du-Rhône*
Fr. 5.000 — *(M. Louis Suau)*
Remplacement des tôles de la plate-forme servant pour le branchement des flexibles alimentant les bascules « Tolédo » par des tôles perforées ou grilles type escalier.

N° 814 — ROLAND-JULES-RENÉ — *La Mailleraye*
Fr. 5.000 — *(M. Victor Auber)*
Création, en début de semaine ou de mois, dans certains ateliers, d'un stock d'articles courants de magasin général.

N° 820 — TITIN-TOTO-JEAN — D.E.S.
Fr. 5.000 — *(M. Serge Massei)*
Mentionner sur les états mécanographiques 348 l'indicatif de la région auquel est rattaché le secteur ou le Spécialiste pour l'Industrie.

N° 839 — GENEVIÈVE-MARTINE-MARCELLE — D.S.E.
Fr. 5.000 — *(M. Edgard Pavia)*
Suppression des copies de traites ou de lettres d'envoi de traites à l'acceptation, jointes aux doubles roses de factures et établies par les points livreurs.

N° 840 — BÉATRICE-GERMAINE-AGNÈS — D.S.E.
Fr. 3.500 — *(M. Edgard Pavia)*
Impression d'indications actuellement manuscrites sur les états « Position de comptes » (n° 1056).

N° 842 — JACQUES-ÉMILE-HENRI — *Secteur de Girancourt*
Fr. 5.000 — *(M. René Schmitt)*
Modification de la « Fiche de livraisons vrac à clients » n° 378.

N° 843 — GEORGES — *Dépôt d'Orly*
Fr. 3.500 — *(M. Georges Lenormand)*
Emplacement à prévoir dans la cabine des camions ravitaillant les avions pour ranger le carnet de bons de livraisons. Fixation, à l'extérieur, après l'une des portes, d'un étui pouvant contenir un jeu de jauges.

N° 844 — SÉRAPHIN-MARIUS-ROGER — B. et E. *Courthezon*
Fr. 5.000 — *(M. Roger Sérafini)*
Procédés pour assurer le stockage des fûts pleins et des fûts vides, en vue d'une meilleure conservation.

N° 851 — ROBERT-JACQUES-PAUL — *Gennevilliers*
Fr. 7.500 — *(M. André Potier)*
Prévoir, pour toutes les nouvelles commandes de réapprovisionnement en fûts à ouverture totale, une bonde de 59 mm. capsulable au milieu du fond amovible.

N° 857 — LÉONTINE-BERNARD-ADOLPHE — *Services généraux, Siège*
Fr. 3.500 — *(M. Léon Lalo)*
Suppression de lampes électriques dans un couloir du siège, généralement assez bien éclairé par la lumière du jour.

N° 862 — ANDRÉE-RAYMONDE-SOPHIE — *Machines Electro-Comptables*
Fr. 3.500 — *(Mlle Andrée Penel)*
Suppression d'un tableau d'interpreter.

N° 868 PIETRANTONIO-MARIE-ALPHONSE *Port-St-Louis-du-Rhône*
Fr. 5.000 *(M. Pietrantonio Esposito)*
Emploi de cales de forme permettant de monter sur la chaineuse 2 ou 4 tonnelets au lieu d'un, à la place d'un fût.

N° 884 LUCIEN-JEAN-NORBERT *Machines Electro-Comptables*
Fr. 5.000 *(M. Yvan Pitorre)*
Modification de l'imprimé 1278 « Analyse des Mouvements Extérieurs ». Suppression du travail manuel pour le remplacer par un travail mécanique.

2° — SUGGESTIONS FAISANT L'OBJET D'UNE LETTRE DE FÉLICITATIONS

PJ. 460 JULIENNE-ODILE-PAULETTE *Port-Jérôme*
(M. Louis Benard)
Création d'un aide-mémoire pour tuyauteurs.

N° 850 CHARLOTTE-MADELEINE-CLAIRE D.S.E.
(Mme Jeanne Dubois)
Annexion au règlement des impôts d'une copie des ordres de paiement émis par le Contentieux Fiduciaire.

Réunion du 5 juin 1952

SUGGESTIONS PRIMÉES

PJ.492 GUY-CLAUDE-RENÉE *Port-Jérôme*
Fr. 5.000 *(M. Lucien Bénard)*
Adaptation d'un protecteur au-dessus des presse-étoupe de pompe.

PJ.512 RITA-CORA-PEPITA *Port-Jérôme*
Fr. 5.000 *(M. André Lecunf)*
Suppression de l'état comparatif (contrôle de pointage). Suppression des récapitulations hebdomadaires primes. Simplification de la répartition main-d'œuvre

PJ.513 JACQUELINE-JACQUELINE-ANDRÉA *Port-Jérôme*
Fr. 5.000 *(M. André Christain)*
Nouveau procédé pour l'établissement de la ventilation des salaires, appointements.

PJ.532 MARY-CHRISTIANE-MARTINE *Port-Jérôme*
Fr. 5.000 *(M. Louis Messue)*
Confection d'une ou plusieurs caisses à claire-voie pour le transport et le stockage des filtres en monel du tromel.

N° 401 JEANNE-MARIE-MARCELLE *Saint-Ouen*
Fr. 5.000 *(M. Henri Kopp)*
Extension des points de ravitaillement pour les collaborateurs de notre Société utilisant une voiture personnelle.

N° 771 DENIS-NOEL-FABRICE *La Mailleraye*
Fr. 5.000 *(M. Denis Lemarchand)*
Système d'attache pour les containers transportés par camions.

N° 848 JOSEPH-JULIEN-JACQUES *Service Mécanographique*
Fr. 17.000 *(M. Jacques Lavis)*
Modifications à apporter dans le tirage des cartes récapitulatives 830.

N° 859 BARBE-CRÉPIN-MAGLOIRE *Saint-Ouen*
Fr. 5.000 *(M. Henri Kopp)*
Préimpression des qualités des principaux produits sur les facteurs 101 C.

N° 860 ZOÉ-ZACHARIE-ZÉNOBIE *Secteur de Marseille*
Fr. 5.000 *(M. Louis Arnaud)*
Pose, à l'arrière des camions-plateaux, d'un moulinet de chablage et, à l'avant de la caisse, d'anneaux de fixation permettant de fixer le câble enserrant le chargement.

N° 876 ÉMILE-JACQUELINE-GILLES B. et E.
Fr. 5.000 *(M. Emile Vandenabeele)* *Lestrem*
Suppression des toiles de bondes utilisées pour la fermeture des fûts à émulsion

N° 886 MICHEL-MARIE-MONIQUE *Machines Electro-Comptables*
Fr. 50.000 *(MM. Michel Bresciani et Michel Favier)*
Création de cartes récapitulatives 309 à 3 zones. Modification du problème clients. Simplification dans la manipulation des cartes.

N° 889 SIMON-ANDRÉ-ROGER *La Mailleraye*
Fr. 10.000 *(M. Jules Genet)*
1° Utilisation, pour le nettoyage des wagons réservoirs, containers et emballages à graisse, d'éponges Spontex au lieu de torchons industriels ;
2° Utilisation de déchets de coton pour le nettoyage des emballages à huile transformateur.

N° 896 OLIVIER-CLÉMENT-ROBERT *Machines Electro-Comptables*
Fr. 5.000 *(M. Maurice Guitton)*
Remplacement, pour les besoins du Service Machines Electro-Comptables, de la catégorie O.C.R.P.I. par un code à deux chiffres.

N° 898 ALBERT-ROGER-JACQUES D.N.O.
Fr. 3.500 *(Mme Louise Bertolle)*
Tenue des cautionnements reçus sur fiche 383.

N° 899 FRANÇOIS-SYLVAIN-DOMINIQUE *Machines Electro-Comptables*
Fr. 5.000 *(M. Yvan Pitorre)*
Ajustement de l'état 620 obtenu à l'aide des machines Electro-Comptables.

N° 900 BONIFACE-IGNACE-PANCRACE D.N.E.
Fr. 5.000 *(M. Roger Ribot)*
Perforation des cartes « Ventes à crédit par Pedlar » par bons de livraison considérés comme factures.

Réunion du 8 Juillet 1952

SUGGESTIONS PRIMÉES

PJ.459 CLAUDE-LUCIEN-FRANÇOISE *Port-Jérôme*
Fr. 20.000 *(M. Lucien Benard)*
Récupération de litharge.

PJ.539 CLAUDE-JACQUES-RAYMONDE *Port-Jérôme*
Fr. 5.000 *(M. Raymond Canterel)*
Amélioration des conditions de sécurité au bloc 15².

N° 784 ANATOLE-SYLVESTRE-ROGER *Compiègne*
Fr. 5.000 *(M. Collineau Louis)*
Comptabilisation, en litres, des huiles de marque « Esso ».

N° 832 JEAN-JACQUES-PHILIPPE *La Mailleraye*
Fr. 5.000 *M. Lehericey Maurice)*
Chariot spécial pour transport, sans charge, d'une palette destinée au gerbage des fûts.

N° 867 PAUL-JEAN-SERGE D.N.E.
Fr.5.000 *(M. Gillot Serge)* *Neuilly*
Processus pour le remboursement des avoirs relatifs au retour d'emballages vides par la clientèle.

N° 901 AIMÉ-DÉSIRÉ-HONORÉ D.S.E
Fr. 5.000 *(M. Edgard Pavia)* *Marseille*
Modifications à l'imprimé « Relevé des comptes en dépassement de crédit ».

N° 919 JEAN-JEAN-CLAUDE-MARC D.S.O.
Fr. 5.000 *(M. Jean Borthomieu)* *Bordeaux*
Modifications dans la perforation des cartes Détail Ventes.

N° 925 MAURICE-GILLES-AUGUSTE *Saint-Quentin*
Fr. 5.000 *(M. Maurice Pierre)*
Fixation au poste de conduite des véhicules automobiles de la Société, à côté de la plaque de propriété, d'une seconde plaque indiquant l'adresse du dépôt et son numéro de téléphone.

N° 945 DANIÈLE-LÉA-MADELEINE *Gennevilliers*
Fr. 8.000 *(M. Hatton René*
Appareil pour le calcul des corrections de densité en fonction des températures.

PJ.200 FRANÇOIS-BERNARD-SERGE *Port-Jérôme*
Fr. 12.000 *(M. Bernard Poupel)*
Une prime de 3.500 francs avait été attribuée par le Comité du 12 décembre 1950. Cette suggestion proposait l'établissement d'un fichier facilitant les recherches sur la rotation des tankors.
La mise en application a confirmé les avantages attendus quant aux facilités pour suivre les modifications intervenues et à l'élimination des erreurs. Il est attribué une prime complémentaire de 12.000 francs.

d'huile » est attendu à Narbonne, Carcassonne, etc..., M. Ganillon, représentant du secteur de Montpellier, doit prendre la route dans quelques instants : Esso Extra ! J'apprends toutefois sa date d'entrée à la Société, 1946, comptable au siège de la D.S.E. à Marseille, où il est resté jusqu'à son arrivée à Montpellier, en mars 1952. Jeune dynamique, M. Ganillon trouve extrêmement agréable — on en est convaincu dès les premiers instants — de travailler à Montpellier. Il aime cette région qui se prête si bien à l'un de ses plaisirs favoris : le camping !

— A bientôt, essayez « d'en placer » beaucoup (1).

Profiter de ses loisirs pour rejoindre sa femme qui habite Port-Vendres (où il va également pêcher en mer) est tout à l'honneur de M. Lasalle, préposé démonstrateur à la région. Précisons qu'à Port-Vendres, M. Lasalle retrouve également ses deux jeunes enfants, Bernard 15 mois et Jean-Louis, 1 mois (il y a de cela... voyons... 6 mois !... Comme il doit être grand aujourd'hui). Ajoutons encore qu'il est ancien joueur de rugby et nous connaîtrons en résumé — la mode n'est-elle pas au digest — la vie et les goûts de M. Lasalle.

Je fais bien, je crois, de préciser, «en résumé» car ce n'est pas au cours d'une conversation de quelques instants que l'on peut se vanter de connaître et d'approfondir une personnalité, C'est mon grand souci au cours de ces reportages. J'aimerai posséder ce pouvoir extraordinaire qu'ont certains écrivains, certains philosophes, qui permet de s'intégrer à la vie d'autrui de telle façon qu'on en ressent les fibres et que l'on en perçoit les échos. Mais je n'ai certainement pas le temps au cours de ces rapides visites de pousser très loin dans l'individu. J'ai bien trop à faire déjà avec mon flash (toujours lui) et parfois les ennuis mécaniques de mon automobile. Mais ceci est une autre histoire...

Au premier plan : M. Ganillon. A l'arrière-plan M. Chappat.



Si je n'ai pas eu la chance de rencontrer M. Rostaing, gestionnaire au secteur, en déplacement à Lyon, j'ai pu un instant bavarder avec MM. Portes et Vernhes, les chauffeurs.

Je vous les présente sur la photographie ci-dessous :

à gauche, au premier plan, M. Vernhes, entré à la Société en 1934. C'est un ancien joueur de football : aujourd'hui, il consacre à sa famille ses jours de repos. A droite, M. Portes, chauffeur à la Société depuis 13 ans, excellent père de famille de quatre enfants. Il a la réputation d'aimer le bricolage. Comme son collègue Verhnes, il parcourt chaque jour 200 km. à bord de son camion Renault, 8.000 litres.



Avec MM. Vernhes et Portes se termine la visite d'Esso Revue à Montpellier... En route pour Narbonne.

(1) *Comprendre ici : essayez de prendre de nombreuses commandes d'Esso Extra Motor Oil.*



Quel est cet étranger ? Tourne-t-on un film ? La grand-mère et la jeune fille sont aussi heureuses de se faire photographier.



Mais le chef de secteur n'a pas le loisir de s'attarder aux charmesde la vie méridionale. Il faut dire à M. Boyer, " le client ", combien Esso Extra Motor Oil est une huile supérieure !

Du commerce au transport, il n'y a qu'un pas, du transport au carburant qu'un deuxième ; et c'est bien là que je voulais en arriver : au secteur d'Esso Standard que dirige M. Vaissières. Les questions traditionnelles se succèdent : débit mensuel tous produits ? Moyens de transports ?

« Un camion Renault, 8.000 litres, 1 chauffeur : M. Sabartez. Un chauffeur impeccable. Il parcourt 200 km. par jour. Après son travail, il se consacre à sa famille ; pendant la saison, il chasse... »

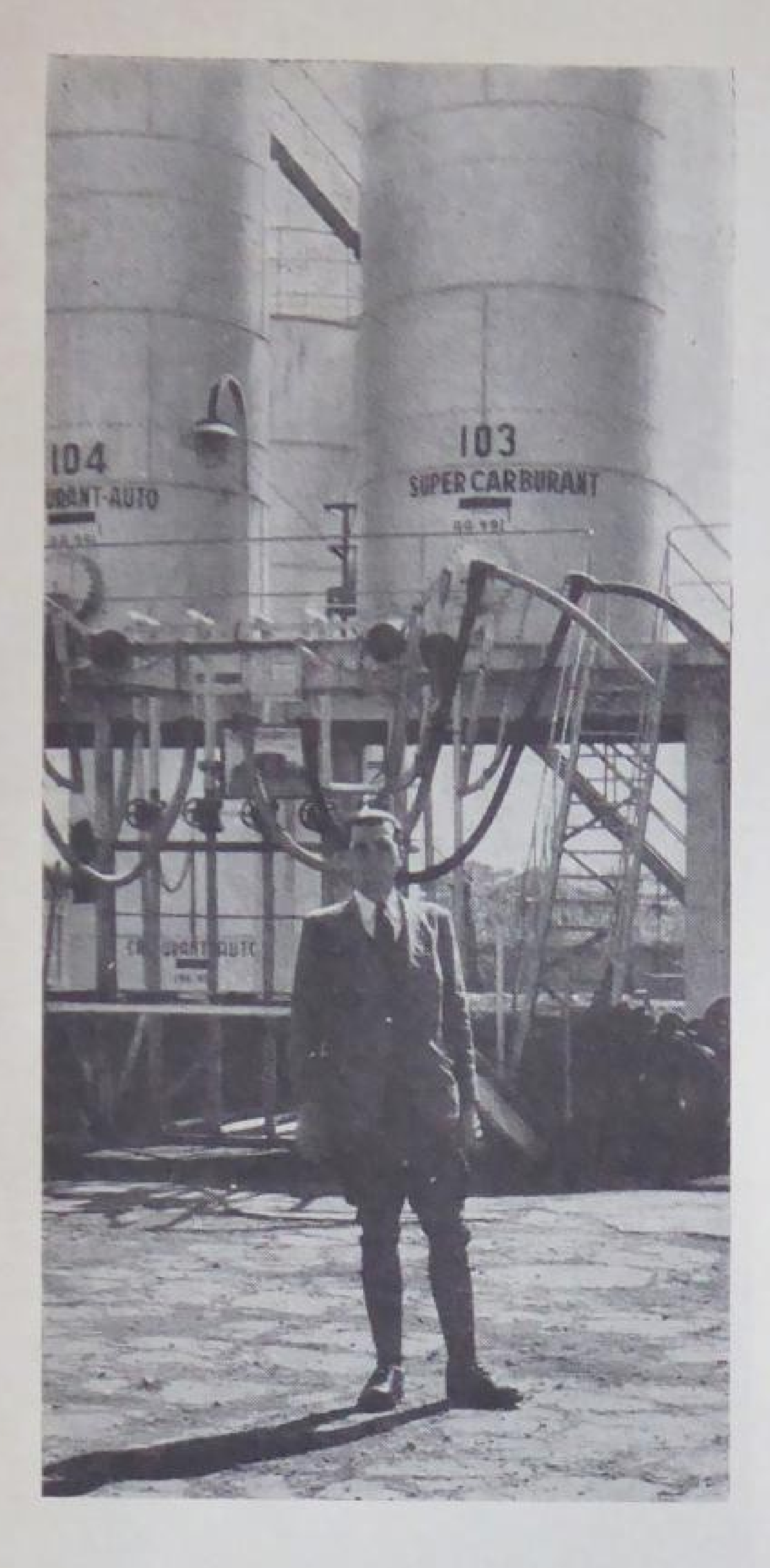
Le gestionnaire est M. Lignon. Entré au dépôt de Narbonne en 1929, il ne l'a jamais quitté. M. Lignon est un narbonnais cent pour cent et il est fier, à juste titre, de me parler de sa ville. Ses plaisirs ? La famille, et... la pêche.

— J'aime pêcher les dorades en mer.

L'aîné des quatre enfants de notre « cousin » narbonnais va partir au régiment ; mais j'apprends que le vœu de son père serait qu'il choisisse à son retour une carrière pétrolière ! Esprit de famille et... esprit pétrole.

— Oh, Boudi !

Cette exclamation typique en ce pays vient de M. Biro, le magasinier (et chauffeur



en période de pointe) alors que je lui demande un souvenir de chasse.

— ... Une fois, caché dans les séniles (roseaux) depuis 9 h. du soir, nous avons attendu, dans l'eau jusqu'aux genoux, jusqu'à 3 h. du matin, et tout cela... pour tuer une simple grive sur le chemin du retour !

Et l'on dira que les Méridionaux se vantent et exagèrent !

Et vous, M. Vaissières ? Pour me faire mieux comprendre le travail d'un chef de secteur, M. Vaissières me propose de m'emmener avec lui visiter un client.

En descendant de l'auto — on ne perd pas pour cela le but de sa mission — je connais sa carrière et ses goûts. Entré à la C.G.P. en décembre 1932 comme comptable, il reste jusqu'en 1937 à Carcassonne. Ensuite, Nîmes et, depuis février 1952 : Narbonne. Ses goûts : la famille, le jardin et... son métier.

Je crois, d'ailleurs, que ce métier de chef de secteur est réellement très attachant. On s'y trouve face à face avec un bon nombre de responsabilités commerciales, ceci, sans oublier le client qui, pour qu'il devienne un " bon client ", nécessite de la part du représentant Esso Standard, de solides qualités d'habileté et parfois de patience. On peut, même, en poussant plus loin les choses, dire que le chef de secteur idéal sera l'homme le plus distingué et le plus psychologue d'entre tous. Celui-là, saura plaire par sa courtoisie, sa familiarité sans vulgarité, et, quand il aura inspiré confiance et sympathie — ce n'est pas difficile quand on représente une marque comme Esso — il pourra, le plus aisément du monde, convaincre ou retenir une plus grande clientèle chaque jour.

M. Lignon, gestionnaire.

M. Vaissières, chef de secteur.



M. Biro, le magasinier.





à Carcassonne

Il faut voir Carcassonne avant de mourir, affirme un vieux dicton. M. Jean Darsans, chef de secteur en cette ville, le répète. Il faut, me dit-il, visiter la cité bi-millénaire, la deuxième ville touristique de France après Versailles.

La vieille cité de Carcassonne est grandiose en effet : théâtrale. Le Moyen âge y revit à chaque détour. Devant ses murs de forteresse et cette architecture féodale, on imagine les chevaliers vêtus de fer. Sur une tour du XIVe siècle, on entend l'olifant des guetteurs et l'on serait peu étonné de voir apparaître sur le pont-levis un défilé de paladins ! La visite de la cité provoque en vous de profondes et émouvantes résonnances.

Je ne voulais pas, avant de vous présenter le secteur, manquer de lui rendre ce petit hommage.

Dans les bureaux de l'Économique, M. Jean Darsans est entré le même jour et au même poste que M. Lafaille, directeur de la Division Sud-Est : c'était en août 1924.

M. Darsans est également un pionnier, puisqu'il a installé la première pompe à essence de « l'Eco », à Carcassonne où il a ouvert le dépôt actuel. Il me parle maintenant de la grande passion de sa vie : le rugby.

— A Carcassonne, me dit-il, comme à Perpignan, le rugby est roi ! Rien d'étonnant donc, si en bon Carcassonnais, je m'y suis adonné ! J'ai même eu la bonne fortune, en 1925, de jouer la finale du Championnat de France, gagné d'ailleurs par les Perpignanais. Ensuite, dans l'équipe du 502e de Béziers, nous avons gagné le championnat de France militaire, puis je fus sélectionné comme remplaçant dans l'équipe de France au cours de la saison 1920-1921.

— Et actuellement ?

— L'âge ne me permet plus de pratiquer, mais j'ai conservé la passion du sport, et je

Ces deux personnages perdus dans la cité de Carcassonne sont : à gauche, M. Darsans, chef de secteur en cette ville, et à droite : M. Bassède, chef de secteur de Perpignan.





M. Darsans.

fais passer les examens d'arbitre deux fois par an, au sein de la Fédération Française de Rugby.

— C'est votre seul loisir ?

— Non, je suis également pêcheur. Et grand-père !

En me souvenant de M. Maurel, adjoint aviation au siège de la D.S.E., ancien sélectionné de rugby et, lui aussi, grand-père, je pensais que ce sport est certainement le meilleur pour faire de jeunes hommes des grands-papas de fort belle allure.

— Comment est composée votre équipe... non pas de rugby, mais au dépôt ?

— Un gestionnaire, un chauffeur, un chauffeur magasinier et un monteur qui rayonne sur les secteurs de Narbonne et Carcassonne.

M. Escarguel, gestionnaire, est battu à la pêche par sa femme :

— Ma femme est plus forte que moi, avoue-t-il, c'est une vedette. L'autre jour, elle a ramené un cabot (chevesne) de 2 kg. et demi ! Grand pêcheur malgré tout (non pas devant l'Eternel... mais de truites), M. Escarguel, entré à la C.G.P., en 1930, a partagé sa carrière entre Marseille, Narbonne et Carcassonne. J'apprends encore qu'il pratique le jardinage.

De l'organisation du dépôt par lui-même, je signalerai simplement le ravitaillement qui s'effectue par chaland, à l'aide d'un « pipe »



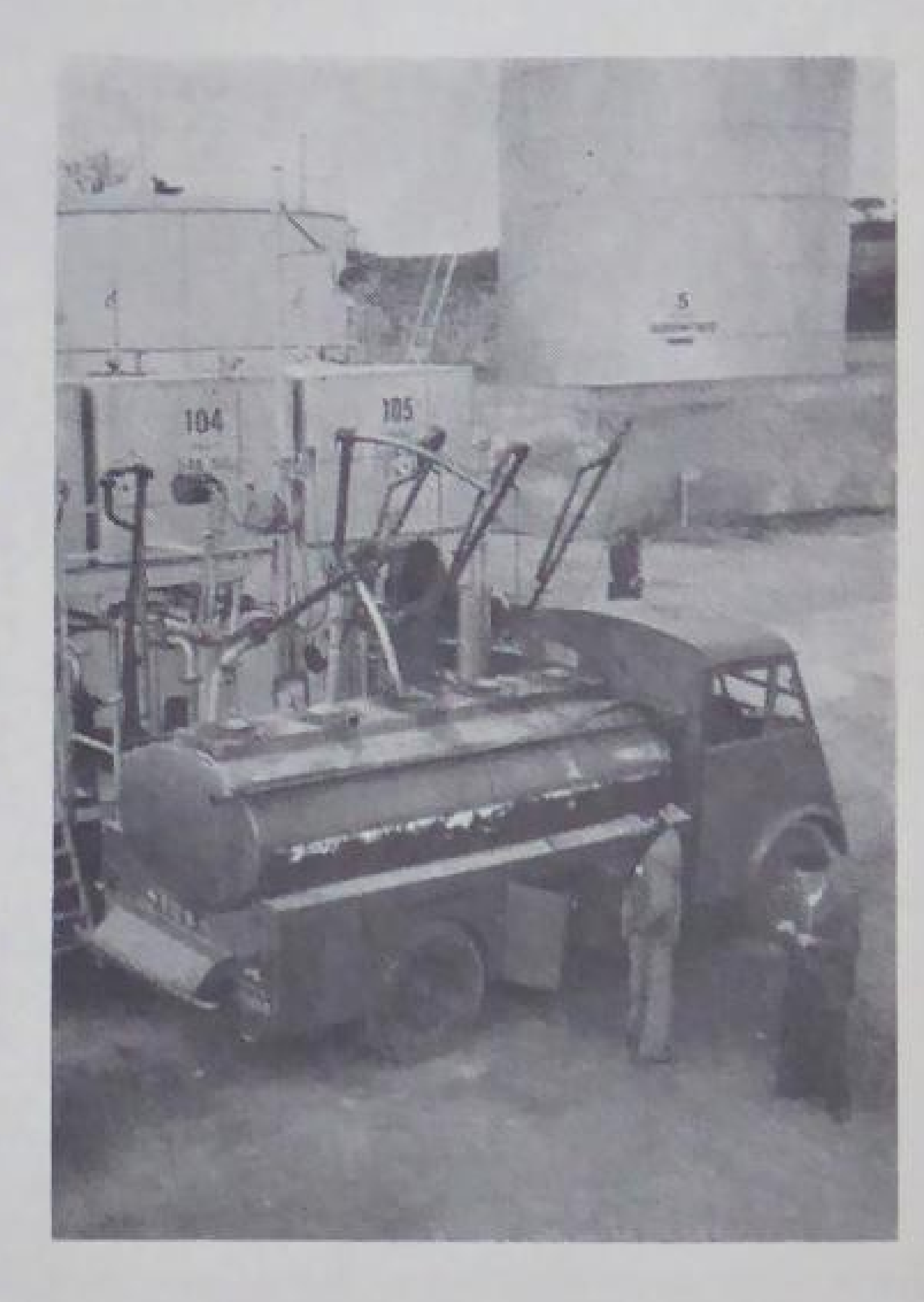
M. Escarguel.

d'une longueur de sept cents mètres. Sa disposition permet également le ravitaillement par camions gros-porteurs.

Les circonstances n'ont pas voulu que je rencontre M. P. Farabose, comptable au secteur, et qui est également, d'après M. Darsans, un grand amateur de rugby ; je le regrette vivement. Ces regrets vont aussi à M. Fernand Boisse, chauffeur-vendeur et... ancien cuistot pendant la guerre dans la Cie de camions réservoirs où se trouvait M. Dorny, à M. Maurice Griffe, monteur, passionné de mécanique auto et qui fait « d'un vieux clou une voiture neuve », à M. Louis Jalbaud, enfin, qui habite au dépôt dont il cultive le jardin, ce qui ne l'empêche pas également d'élever poules et lapins ! A ces derniers, bienvenue malgré tout, dans les colonnes de la revue.

Montpellier, Narbonne, Carcassonne... les villes se succèdent et, déjà, sans avoir le temps de bien se connaître, il faut reprendre la route.

Et c'est souvent sur cette route, bordée d'arbres ou de talus, droite et fastidieuse ou sinueuse et changeante, que naissent ces petits interviews. Car c'est après avoir quitté nos amis de Montpellier, Narbonne ou Carcassonne que je cherche à comprendre qui ils sont réellement. C'est là, sur la route, au volant, que j'ai le plus de temps pour y penser, si j'ose le dire. Sans oublier pour cela, bien sûr, le code de la route !



M. Bassède

chef de secteur de Perpignan

nous parle de son pays

Le dépôt de Perpignan étant fermé, c'est à Carcassonne que nous avons rencontré M. Bassède. M. Bassède, entré à la Société André Fils en 1933, à Perpignan, n'a jamais quitté cette ville au cours de sa carrière. De plus, Perpignanais 250 pour 100, nous pouvons imaginer à quel point il aime sa ville !

Il a eu la gentillesse de m'écrire cette lettre que je me permets de transmettre aux lecteurs de la revue, tant elle est empreinte de sa personnalité.

" Puisque votre itinéraire ne vous a pas permis de venir " m'interviewer " au secteur de Perpignan, je vais donc vous parler, avec l'accent qui m'est propre, de mon département, de cette terre qui m'a vu naître, qui a supporté mes premiers pas, et qui, à mes yeux, est la plus belle de toutes.

Il me suffit de fermer légèrement les yeux pour revoir, par le souvenir, le Canigou majestueux dresser ses cimes neigeuses dans l'air pur du matin. J'entends dans un bruit de cascade les ruisseaux, les torrents, les rivières se diriger vers nos magnifiques vergers, frères jumeaux de ceux qui font la beauté et la richesse des " huertas de Valencia ". Je revois Perpignan avec son Castillet tout rouge se dressant fièrement dans l'or d'un soleil éblouissant. C'est la féerie de la côte vermeille où, pareils à des joyaux, les villages de pêcheurs à la luminosité légendaire cent fois reproduite par les pinceaux des artistes, sont encastrés parmi de noirs rochers que borde en murmurant la Méditerranée plus bleue que l'azur, de son écume blanche comme neige.

Ce sont ces belles filles au teint mat, aux cheveux d'ébène, aux yeux de braise, scandant avec harmonie les nostalgiques sardanes ancestrales.

Je les revois aussi mes compatriotes catalans travaillant avec ardeur pour produire et répandre sur le monde assoiffé le doux nectar de nos pampres vermeils.

Couverts de sueur, je les revois levant leur gourde en peau de bique pour apaiser leur soif.

Et c'est le retour du travail. Des longues files de chars, lourdement chargés font entendre le grincement de leurs roues, soulèvent un halo de poussière à travers lequel s'estompe le village qui fume.

Je vous revois, mes chers amis, sur nos stades de rugby pleins à craquer, soulever l'enthousiasme des spectateurs par votre force, votre adresse et votre souplesse.

Ce sont encore pour les amateurs de curiosités lapidaires les cloîtres romains, pour les malades nos stations climatiques, et les sports d'hiver pour les férus de neige poudreuse.

C'est une population laborieuse, exhubérante et gaie.

C'est tout cela, mon cher ami, ma Catalogne natale bien-aimée. "

Un grand merci, M. Bassède. Bientôt votre nom sera évoqué à nouveau dans la revue, car nous y parlerons de votre fils, vendeur au secteur de Lyon.

(à suivre).

ENTRE-NOUS ... SOUS LE SIGNE ESSO ...

AOUT/SEPT ... AYS

NAISSANCES

... eu le plaisir d'apprendre les naissances de :

SIÈGE SOCIAL

... 2e *enfant de M. Pierre Dauguet, Département Agricole.*
...-JOSÉ ..... *fille de M. Favial Ducout, marinier à Saint-Ouen.*
MONIQUE...... *fille de Mme Huguette Sester, Département Agricole.*
JEAN-PIERRE... *fils de M. et Mme Prieur Département Assurances.*

DIVISION NORD-EST

MARIE-CLAUDE *fille de M. Paul Landrock, Chantier d'Ottmarsheim.*
JEAN-JACQUES ...... *fils de M. Roger Vaury, Secteur de Moneteau.*

DIVISION NORD-OUEST

PATRICK et GÉRARD 1er *et* 2e *enfants de M. André Everaert, Usine de Gennevilliers.*
PHILIPPE .... *fils de M. Robert Lemercier, Comptabilité Ventes.*
MIREILLE .... *fille de M. André Marceau, Usine de Saint-Ouen.*
JEAN-MARIE .... *fils de M. Joseph Quéré, Secteur de Vernon.*
MICHEL ... 4e *enfant de M. André Robine, Secteur de Cherbourg.*
MARIE-... 2e *enfant de M. Jacques Tallet, Région de Paris.*
... *enfant de M. André Tréhoux, Usine de Gennevilliers.*

DIVISION SUD-OUEST

... *de M. Jacques Denogens, Secteur de Clermont.*
... *fille de Mme Mary Jane Dupuy, au siège de la division.*
GEORGES....... *fils de M. Paul Lagoutte, au siège de la division.*

RAFFINERIE DE LA MAILLERAYE

DIDIER .... 6e *enfant de M. Alexandre*
CHRISTIAN .... *fils de M. Lionel Do...*
MICHÈLE .... 2e *enfant de M. Michel Feu...*
YVES .... 5e *enfant de M. Marius Marchan...*

RAFFINERIE DE PORT-JÉROME

JEAN-MARC .... 2e *enfant de M. Lucien Benard.*
MARTINE .... 2e *enfant de M. Raymond Benard.*
PATRICIA..................... 4e *enfant de M. Patrice Bersoult.*
CATHERINE .... *fille de M. André Bougon.*
JEAN-MARIE.................. 4e *enfant de M. Marcel Briant.*
PHILIPPE .... 1er *enfant de M. et Mme Jacques Chambreland.*
JOEL .... 7e *enfant de M. Gaston Dubois.*
ALAIN .... 4e *enfant de M. Fernand Duhamel.*
CLAUDE .... 2e *enfant de M. Raymond Etiemble.*
CHRISTIANE .... 2e *enfant de M. René Firmy.*
BRUNO .... 1er *enfant de M. Roland Guinot.*
MAX...................... 1er *enfant de M. Pierre Lecarpentier.*
JEAN-PAUL.................. 3e *enfant de M. Bernard Lecourtois.*
CLAUDE .... 2e *enfant de M. Fernand Le Nahedic.*
ALAIN .... 1er *enfant de M. Julien Petit.*
JEANINE....................... 2e *enfant de M. Jean Pillon.*
BRIGITTE .... 4e *enfant de M. Yves Quedrue.*
ELISABETH .... *fille de M. André Racine.*
ANNICK ET MARTINE .... *filles de M. Jean Romain.*

MARIAGES

Nous sommes heureux de faire part des mariages de :

Mlle Mireille Audousset, du Central Dactylographique du Département Comptabilité au Siège, avec M. Jean Barde, du Service Comptabilité Stocks et Ventes.

DIVISION NORD-OUEST

M. William Bizet, chef de secteur de Chartres, avec Mlle Jacqueline Recoquillay.

M. Christian Gianoli, de l'Esso Service de la division, avec Mlle Mireille Charbonnier.

DIVISION SUD-EST

Mlle Elise Amarenco, section Caisse, avec M. Maurice Ollivier.

Mlle Andrée Garnier, section Utilités, avec M. Marcel Barbusse.

RAFFINERIE DE PORT-JÉROME

M. Jacques Langanay, avec Mlle Madeleine Maurice.

M. René Lefebvre, avec Mlle Thérèse Bunel.

M. Jean Poulingue, avec Mlle Denise Legrand.

M. Michel Raymond, avec Mlle Marcelle Laurent.

DÉCÈS

Nous avons appris avec peine le décès de plusieurs de nos collègues ou anciens collègues :

M. Jean Balvay, ingénieur à la Raffinerie de Port-Jérôme qui a trouvé la mort le 1er juillet 1952 dans un accident d'automobile.

M. Balvay, qui était âgé de 47 ans, avait débuté en 1929 aux Etablissements Stern en qualité d'ingénieur-chimiste. Il avait passé de nombreuses années dans les laboratoires de la Société, d'abord dans la Région Parisienne puis, à partir de 1950, à Port-Jérôme.

Les obsèques ont eu lieu à Etrigny le 5 juillet.

M. Monthélie, chef du Service Produits Spéciaux et M. P. Moreau, chef du Secteur de Chalon-sur-Saône représentaient notre Société aux obsèques.

M. Balvay laisse derrière lui une femme et deux enfants.

Un service auquel la Société était largement représentée, a été célébré à Paris ...

... Desport, également ingénieur à la Raffinerie de Port-Jérôme, qui ... accidentellement en se baignant à Vaucottes, le 5 juillet 1952.

... qui était âgé de 45 ans était entré à la Raffinerie en 1938 en ... ingénieur au Département Entretien, poste qu'il occupait encore ... de son décès.

... aussi suppléant du Comité Central d'Entreprise.

... obsèques ont eu lieu le 9 juillet à Bolbec.

... était représentée aux obsèques par une délégation du Siège ... la Direction de la Raffinerie. En outre, MM. E. Pichon, secrétaire, ... secrétaire-adjoint et R. Moret, représentant le Comité Central d'Entreprise ... plusieurs membres du Comité d'Etablissement de Port-Jérôme ains... camarades de travail de M. Desport assistaient aux obsèques.

M. Desport laisse derrière lui une femme et trois jeunes enfants.

M. Albert Kemp, ancien aide-magasinier à la Raffinerie de La Mailleraye, décédé le 12 mai 1952.

Entré à la Société en 1920, il fut affecté d'abord à l'Atelier d'Entretien comme manœuvre spécialisé, puis comme grutier.

Sa nationalité anglaise, qui fut cause de son internement de 1940 à 1944, puis un accident survenu après sa libération, ne lui permirent de reprendre ses activités qu'en 1945, date à laquelle il fut affecté au magasin d'outillage en qualité d'aide-magasinier. En 1949, son état de santé l'avait contraint à arrêter son travail et, au 1er avril 1952, il était admis à bénéficier du Plan d'Invalidité

Notre Société était représentée aux obsèques par M. Rodin, chef du Service Entretien de la Raffinerie.

M. Jean Henrypierre, décédé le 27 juin 1952, après une courte maladie.

Il était entré à la Société le 17 mars 1952, en qualité d'aide-comptable au secteur de Strasbourg.

Mme Geneviève Rube, ouvrière qualifiée du Laboratoire de Gennevilliers décédée le 14 juin 1952.

Elle était entrée en 1942 à l'usine de Gennevilliers, en qualité de manœuvre.

Notre Société était représentée aux obsèques par MM. Boisselet, Claudel, Gausson, Potier et Robert.

M. Pierre Pougeard, ancien chef de Région des Etablissements Quervel, décédé le 5 juin 1952.

M. Pougeard qui était entré chez Quervel en 1921, avait occupé pendant de nombreuses années les fonctions de directeur de la Succursale de Nantes puis, en 1937, d'adjoint à la Direction Régionale de Bordeaux.

En 1939, il avait été muté à la Standard Française des Pétroles en qualité d'Inspecteur Ventes Huiles à Clermont-Ferrand.

Du fait des événements, il avait été mis en disponibilité en 1940, puis à la retraite anticipée en 1941.

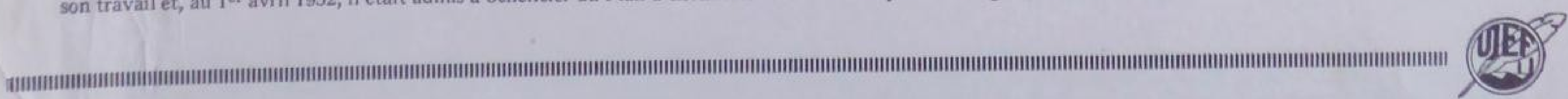
Enfin, depuis 1948, M. Pougeard assurait la surveillance des locaux de la Colonie de Vacances de Saint-Gilles-sur-Vie.

Nous prions Mme Pougeard de trouver ici, avec l'expression de notre bien vive sympathie, nos sentiments de condoléances très sincères.

D'autres collègues ont été frappés dans leur affection et nous font part des décès :

M. Robert Gremy, de la Division Nord-Ouest, de son père.
M. Bernard Ploquin, de la Division Nord-Ouest, de sa mère.
Mme Germaine Tarnier, du Département Finances, de son père.
M. Nogaret, du Secteur de Mende, de sa fille Josette.
Mme Christiane Lannuzel, du Secteur de Saint-Ouen, de sa mère.
M. André Dupont, de l'Usine de Gennevilliers, de son épouse.
M. Paul Doutement, de la Raffinerie de Port-Jérôme, de son fils Fabrice.
M. Marcel Lecacheur, de la Raffinerie de Port-Jérôme, de sa fille Micheline.
M. Pierre Osmont, de la Raffinerie de Port-Jérôme, de son fils Pierre.
M. Raymond Longuet, de la Raffinerie de Port-Jérôme, de son père.

SUR la carte de ... Montpellier ... dépendent les se... sonne, R...



ESSO REVUE EST MEMBRE DE L'UNION DES JOURNAUX D'ENTREPRISE DE FRANCE. - RÉDACTION : 82, CHAMPS-ÉLYSÉES, PARIS - BALZAC 46-24. - POSTE 238.
... CHEF-GÉRANT : P. MOREL. ÉDIT. SODICO-PARIS. RÉGIE DE CE DÉPOT LÉGAL, 3e TRIM. 1952. IMP. LANG, BLANCHONG ET Cie, 30, R. DU POTEAU, PARIS.



Plus de 500 millions de tonnes de pétrole et de produits finis correspondants, nécessaires à la consommation mondiale sont acheminées chaque année des centres de production aux raffineries et des raffineries aux usagers. Pour transporter cet énorme tonnage, l'industrie pétrolière a mis au point un important système de répartition. Une imposante flotte de navires-citernes et de caboteurs parcourt les mers, chargée de pétrole brut en provenance des gisements pétroliers, ou de produits finis sortant des raffineries. Le long des fleuves et des canaux des milliers de chalands-citernes transportent les produits raffinés. Un flot ininterrompu de pétrole circule dans les "pipe-lines" (canalisations) dont la longueur totale, s'ils étaient disposés bout à bout, ferait plusieurs fois le tour de la terre. Des centaines de milliers de wagons-citernes et de camions-citernes livrent les produits aux stations service et aux usagers.